Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2015–2016

34 397 Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met een kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid, mobiele machines en daardoor voortbewogen aanhangwagens alsmede het niet meer toelaten tot het verkeer van nieuwe motorrijtuigen met beperkte snelheid

Nr. 17 VERSLAG VAN EEN WETGEVINGSOVERLEG

Vastgesteld 12 juli 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 27 juni 2016 overleg gevoerd met mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Minister van Infrastructuur en Milieu, over:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met een kentekenplicht voor landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid, mobiele machines en daardoor voortbewogen aanhangwagens alsmede het niet meer toelaten tot het verkeer van nieuwe motorrijtuigen met beperkte snelheid (Kamerstuk 34 397).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De griffier van de commissie,
Tijdink

kst-34397-17
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2016

Voorzitter: Hoogland
Griffier: Israel

Aanwezig zijn vier leden der Kamer, te weten: Bisschop, Van Helvert, Hoogland en Visser,

en mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Minister van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 10.04 uur.

De **voorzitter**:
Ik open dit wetgevingsoverleg over de wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de invoering van het trekkerkenteken. Er zijn op dit moment drie sprekers namens de Kamer aanwezig; wellicht schuift er nog iemand aan. Ik heet de Minister, alle aanwezigen en de mensen die meekijken via de stream, welkom.
De indicatieve spreektijd is acht minuten, maar omdat dit een wetgevingsoverleg is, wordt daar niet op gehandhaafd.
De leden kunnen in tweede termijn moties indienen. Die kunnen in een wetgevingsoverleg niet worden overgenomen, is mij zojuist gemeld. Dit is zo bepaald in het Reglement van Orde. Daarover kunnen wij wellicht op een ander moment verder spreken.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. De wet kent een lange voorgeschiedenis. Er is al meer dan tien jaar gewerkt aan de wettelijke plicht om ook op landbouwvoertuigen een kenteken te hebben. Wij weten dat de Minister daar nooit een warm voorstander van is geweest, ook niet toen zij nog geen Minister was of dit in de portefeuille had. Door een motie is zij echter verplicht daarnaar te kijken.
Het CDA heeft deze ontwikkeling vaak met frisse tegenzin bezien. Haar kritiekpunten zijn consequent en kunnen als volgt worden samengevat. De verkeersveiligheid wordt vooral bepaald door een verstandige en kundige chauffeur en niet zozeer door een kenteken op een trekker. Fysieke maatregelen zijn effectiever dan papieren maatregelen. Het CDA is tegen een forse lastenverzwaring voor de agrarische sector. Het is bovendien van mening dat je niet meer moet regelen dan per se van Europa moet.
Ik wijs erop dat het merendeel van de landbouwvoertuigen slechts sporadisch op de openbare weg komt. Ze rijden van de stal naar het weiland en verlaten het erf verder niet. Het is geen vervoermiddel voor de agrarische familie. Zij vormen daarmee slechts een gering risico voor de verkeersveiligheid.
De verkeersveiligheid is het belangrijkste argument van de Minister om deze wet te wijzigen, tenminste dat zegt zij en zij moet dat natuurlijk zeggen. Het argument is dat er jaarlijks gemiddeld 13 doden en 55 gewonden zouden vallen door tractoren. Die cijfers stammen uit 2009. Ik heb namens het CDA gezocht naar recenter materiaal en navraag gedaan bij de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Immers, wij leven inmiddels in 2016 en het is misschien goed dat nog even te zeggen, want de cijfers zijn dus zeven jaar oud. In de meest recente cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) zijn de tractorongelukken ondergebracht bij de zogenaamde overige deelname: bestuurders en passagiers van bussen, trams en landbouwvoertuigen. Het aantal ongevallen in die groep is gedaald van 31 in 1996 naar 2 ongevallen in 2015. Er vielen in 2015 621 doden in het verkeer; dat was een teleurstellende stijging, maar die betreft het verkeer in het algemeen. Ik zie dus een daling van het aantal dodelijke ongevallen met tractoren en een stijging van het aantal dodelijke ongevallen in het algemeen.

Het is belangrijk zich te realiseren dat de meeste slachtoffers bij ongevallen met landbouwvoertuigen niet vallen bij de bestuurders, maar bij de tegenpartij en die moeten wij dus ook meenemen in het aantal slachtoffers van ongevallen met landbouwvoertuigen. Dan zien wij dat het gemiddelde in de afgelopen tien jaar gedaald naar elf geregistreerden. Dat is natuurlijk nog altijd veel te veel, maar er is wel een daling te zien. Deze maatregel ligt er nu terwijl zich allang een sterke daling van het aantal ongevallen aftekent. Ik begrijp wel dat de Minister dat moet doen op grond van de motie.
De Minister heeft zich dus gebaseerd op de cijfers van 2009. Gaan wij nu een wet aannemen op basis van verouderde gegevens? Er is onmiskenbaar een dalende lijn te zien in de cijfers van de verkeersonveiligheid van tractoren. Waarom wachten wij bijvoorbeeld niet tot de effecten van het rijbewijs voor tractoren in beeld zijn? Dat is een veel betere maatregel, want de veiligheid is afhankelijk van een kundige chauffeur en niet van een kenteken.
Het is goed om de bieten- en aardappelrooiers, de maishakselaars, maisdorsers en graafmachines te noemen, want zij vallen ook onder de wet. Ook getrokken voertuigen zoals aanhangwagens, moeten zelfstandig met een kenteken worden uitgevoerd.
De uitvoerbaarheid is ook nog wel een punt. Het kenteken moet zichtbaar zijn op het voertuig en wij weten allemaal hoe een tractor of aanhanger er na het werk uit ziet. Is het de bedoeling dat de boer iedere keer als hij op weg gaat, een schrobbertje meeneemt om de kentekenplaat schoon te maken als die een beetje vuil is? Dat lijkt mij niet echt werkzaam.
Het is in de motorrijtuigenbelasting zo geregeld dat de voertuigen die onder de nieuwe kentekenplicht vallen, buiten de heffing in het kader van de belasting voor personenauto's, motorrijwielen en motorrijtuigen blijven vallen. In de agrarische sector – en ook in de CDA-fractie – leeft echter de angst dat met de invoering van de kentekenplicht een heffing dichterbij komt. De Minister maakt nu alle kaders en randvoorwaarden gereed om dat te doen. Dat is ook een reden om hiermee niet in te stemmen.
De Minister schrijft in de brief aan de Kamer dat de totale kosten van de invoering van het kenteken ongeveer 31,5 miljoen euro bedragen voor 70.000 bedrijven. 31,5 miljoen euro voor iets wat eigenlijk niet nodig is. Wat zou je allemaal met dat geld kunnen doen? Gemiddeld is dat dus € 450 per bedrijf. Dat is een forse lastenverzwaring en een beetje flinke boer zal hieraan veel geld kwijt zijn. Sommige fruittelers hebben wel 40 kleine tractoren vanwege specifieke seizoenswerkzaamheden en dan weet je dus wat je kwijt bent.
De CDA-fractie maakt zich zorgen over het ontheffingssysteem voor landbouwvoertuigen die breder en langer zijn dan standaard is toegestaan. Hoe staat het daarmee? De signalen die wij tot nu toe hebben gekregen van bijvoorbeeld aspergetelers, zijn niet positief. Mijn fractie is van mening dat fruittelers een uitzondering moeten krijgen voor kleinere trekkers die alleen ten tijd van de oogst van appels en peren worden gebruikt. Zij wil dat er een regeling komt voor zogenaamde smalpoorttrekkers of pluktreintjes in de fruitteelt. Dit zijn kleine langzaam rijdende trekkers die nauwelijks op de openbare weg komen. De invoering van de kentekenplicht voor deze categorie betekent een forse administratieve last terwijl het voor de verkeersveiligheid niets uitmaakt.
Actal, het adviescollege voor regering en Kamer, heeft zich ook uitgesproken over deze plannen van de Minister. De noodzaak en de gevolgen zijn niet helder. Hoe denkt de Minister hierover? Ik vermoed dat zij die mening deelt, maar Actal heeft wel goede suggesties gedaan. Ook Actal ziet graag dat de effecten van de invoering van het trekkerrijbewijs worden bestudeerd voordat een kentekenplicht wordt ingevoerd. Die opmerking heb ik ook al gemaakt. Ik ben met Actal van mening dat de verkeersveiligheid vooral wordt bepaald door verstandige en kundige

chauffeurs en niet door een kentekenplaat. Ook Actal wijst erop dat het aantal dodelijke slachtoffers als percentage van het gebruik van deze voertuigen zou zijn afgenomen.
Wij hebben altijd gepleit voor een praktische en simpele invoeringsstructuur: voldoen aan de EU-eisen, maar geen aanvullende regels van Nederland. De transitiekosten en invoeringskosten moeten zo laag mogelijk worden gehouden en de administratieve rompslomp moet zo veel mogelijk worden beperkt.
De Minister verweert zich in de stukken met de stelling dat er twee EU-voorschriften zijn op grond waarvan deze wet wel moet worden gewijzigd. Deze kentekenplicht volgt uit de Europese apk-plicht voor tractoren met een maximum constructiesnelheid van meer dan 40 km/u. De richtlijn moet op 20 mei 2017 zijn geïmplementeerd en de apk-plicht gaat in op 20 mei 2018. Blijft de vraag of de kentekening nodig is voor de apk-plicht, want er staat dat er een registratiesysteem moet zijn dat zich beperkt tot snelle tractoren. Nu het wetsvoorstel daar alle tractoren onder brengt, is er dus sprake van een kop op de Europese regels en dat is een onnodige Nederlandse kop. Volgens het CDA verplicht EU-verordening 167/2013 inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op land- en bosbouwvoertuigen niet tot kentekening. In deze verordening staan regels voor de goedkeuring van en het markttoezicht op land- en bosbouwvoertuigen. In deze verordening zijn regels opgenomen voor veiligheid en milieubescherming als ook de administratieve procedures voor de typegoedkeuring van trekkers en andere land- en bosbouwvoertuigen. Nergens staat dat er een kenteken moet zijn. Is de Minister dit met mij eens? Ik heb hierover een amendement opgesteld, maar als de Minister het ermee eens is dat deze kentekenplicht niet voortvloeit uit deze Europese verordening, dan kan ik dat gerust intrekken. Het zou dan wel netjes zijn geweest om dit duidelijk in de toelichting te vermelden. Het CDA wil die onnodige Nederlandse kop op de Europese regelgeving uit de wet halen en heeft daartoe een amendement opgesteld. Overigens kwam de VVD-fractie later met een amendement waarin de aanhangers worden toegevoegd. Dat is natuurlijk hartstikke mooi.
Er is veel onduidelijkheid over de aantallen. In 2010 schatte de Onderzoeksraad voor Veiligheid op basis van cijfers van de branche het aantal land- en bosbouwtractoren op 200.000, het aantal motorrijtuigen met beperkte snelheid op 20.000 en het aantal aanhangers en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken op 50.000. In 2015 heeft de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) het aantal voertuigen geschat op 270.000, 130.000 en 300.000. Op de site van de overheid lees ik weer andere getallen want daar staat: naar schatting zijn er in totaal zo’n 430.000 voertuigen en 150.000 landbouwaanhangers. Dat zijn forse verschillen. We gaan nu uit van 31,5 miljoen. Ik vraag de Minister dan ook welke verrassingen de Kamer nog staan te wachten. Incidenteel is 31 miljoen voor de boeren begroot en structureel is er bijna 1 miljoen begroot per jaar.
Ik kom op het draagvlak. Wij allen hebben brieven gekregen van transporteurs en loonwerkers die zeggen dat het hartstikke goed is dat deze wet er komt, wat ik mij kan voorstellen vanuit het idee van de transportsector. De boer wordt op deze manier immers afhankelijker van de loonwerker en de transportsector. Overigens zijn er ook forse tegenstanders. De Nederlandse Melkveehouders Vakbond en de Nederlandse Akkerbouw Vakbond zien deze verplichting als een ongefundeerde maatregel die geïnitieerd is door de transport- en loonwerksector met het oogmerk het gewone boerlandbouwverkeer te bemoeilijken ten gunste van de eigen sector.
De loonbedrijven staan in dit geval tegenover de gewone boer. Het CDA wijst erop dat het voor agrarische ondernemers geen doel op zichzelf is om op de weg te rijden, anders dan voor loonwerkers. Wat is de visie van de Minister hierop?
Ik leg een aantal stellingen voor met het verzoek aan de Minister om daarop te reflecteren. De eerste stelling is dat de 40 km/u ook door kan

gaan als het kenteken er niet komt. Wat vindt de Minister daarvan? Ook wegbeheerders zien de huidige landbouwvoertuigen als volwaardige verkeersdeelnemers. Als we dat weten, waarom is het dan nodig om dit te doen? Ook zonder kenteken is er een gecentraliseerd ontheffingssysteem mogelijk. Waarom zou je dan kiezen voor het kenteken? Ook zonder kenteken kan de maximum constructiesnelheid van een landbouwvoertuig worden vastgesteld. Waarom is een kenteken dan noodzakelijk? Een landbouwvoertuig is met of zonder kenteken even gemakkelijk of moeilijk te stelen of te verzekeren. Waarom is dus een kenteken met extra lasten voor de agrarische sector noodzakelijk?
Het CDA is, zoals u hoort, kritisch. Wij zeggen dat, als het per se moet, alleen datgene geregeld moet worden wat echt noodzakelijk is. Liever niet, maar ga dan alleen voor die Europese richtlijn en dus niet voor de Nederlandse kop. Verder pleiten wij ervoor om de veiligheid te vergroten met kavelontsluiting en logistieke landbouwroutes. Wij pleiten dus niet voor een kenteken, maar wij pleiten voor het deskundiger maken van de bestuurder. Dat gebeurt overigens al via dat rijbewijs. En de fysieke omstandigheden zijn van belang.
Verder pleiten wij voor maatregelen voor de tractor. De Nederlandse Aardolie Maatschappij heeft met de brancheorganisatie voor loonbedrijven het initiatief genomen om afschermingsvoorzieningen aan de voor-, zij- en achterkant van de tractor en de aanhangwagen te ontwikkelen. Die maatregelen beschouwen wij als veel nuttiger om iets aan de verkeersveiligheid te doen dan de maatregel van een kentekenplaat. De door ons ingediende amendementen die daarop betrekking hebben, zijn inmiddels rondgedeeld.

De **voorzitter**:
Dat is correct; die zijn rondgedeeld. Ik dank u wel. Ik geef mevrouw Visser het woord voor haar bijdrage.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Voorzitter. Het is eigenlijk een beetje vreemd dat we aan de ene kant praten over een kentekenplicht – wij spreken daar overigens al heel lang over – en dat er aan de andere kant gesproken wordt over allerlei noodoplossingen voor de agrarische sector in Limburg en Brabant vanwege de hevige regenval. Het voelt een beetje gek om het hierover te hebben, omdat juist dit volgens de VVD-fractie zal leiden tot een onnodige lastendruk.
Het is misschien toch goed om terug te gaan. Niemand is tegen meer verkeersveiligheid, wat de doelstelling is van de wet. Iedereen wil dat zijn kind gemakkelijk naar school kan fietsen zonder dat het omver wordt gereden door een auto, een vrachtwagen of een tractor. Het grote punt van dit wetsvoorstel is dat wij er niet in geloven dat dit daaraan een bijdrage zal leveren. Wij hebben bij de behandeling van het trekkerrijbewijs gezegd dat wij daarmee instemmen. Wij zouden het namelijk heel erg gek vinden als je geen rijbewijs nodig hebt voor het op de openbare weg rijden in een voertuig dat drie meter breed kan zijn, vier meter hoog en twaalf meter lang. Dat vergt namelijk dat je je bewust bent van hoe je met andere verkeersdeelnemers omgaat. Daarmee hebben wij dus ingestemd. Dat neemt niet weg dat wij wat de kentekenplicht betreft altijd grote twijfels hebben gehad. De eerste stelling was dat dit gebeurt vanwege de verkeersveiligheid en de handhaving daarvan. Niets weerhoudt een politieagent er echter van om aan de kant van de weg te gaan staan, een chauffeur van een tractor aan te houden, aan te geven of de tractor overbeladen is of niet en naar het rijbewijs te vragen. Wij snappen dan ook nog steeds niet waarom het wetsvoorstel een bijdrage aan de veiligheid en de handhaving zou leveren. Ik zal hierop nader ingaan en daarover een aantal vragen stellen.

De Minister heeft er met haar voorstel voor gekozen de kentekenplicht op de gehele sector van toepassing te verklaren. De heer Van Helvert begon daar ook al over, de heer Bisschop heeft daartoe een specifiek amendement ingediend en de VVD-fractie deed dat ook. De Minister kiest er dus voor om de kentekenplicht op de gehele sector van toepassing te verklaren, terwijl de Europese wet- en regelgeving daartoe volgens ons niet een verplichting kent. De vraag is dus waarom de Minister ervoor heeft gekozen om de Europese wet- en regelgeving in Nederland zo breed in te voeren en waarom zij er niet voor heeft gekozen alleen maar de verplichting, vanuit de apk-plicht – wij snappen dat daarvoor iets geregeld moet worden – van toepassing te laten zijn op trekkers die harder kunnen dan 40 km/u. Waarom kiest de Minister voor deze uitbreiding? Heeft zij alsnog gekeken of er een andere vorm van registratie mogelijk is? In haar beantwoording geeft de Minister aan dat dit niet het geval is. Juist omdat Actal ook zo kritisch is en aangeeft dat het disproportioneel is en dat er sprake is van een onnodige lastendruk vraag ik het volgende. Welke opties zijn verkend en waarom zijn die afgevallen? Waarom wordt er ook onder de 40 km/u gekozen voor een kentekenplicht in plaats van alleen voor boven de 40 km/u? Het laatste wordt volgens ons door de Europese verordening voorgeschreven.

Ik kom op de motorrijtuigenbelasting die net al werd genoemd. De zorg is dat we hiermee de deur daartoe openzetten. Wij zouden graag een uitspraak van de Minister daarover horen. Zal dat inderdaad zo zijn? Welke waarborgen bevat het wetsvoorstel om een en ander niet te regelen? De Minister geeft aan dat het kabinet niet voornemens is om dat te doen. Volgens ons zijn echter wel alle mogelijkheden daartoe in deze wet geschapen. Kan de Minister dus aangeven welke knoppen er nog aan zitten of welke hekken er nog voor gezet kunnen worden om dit te voorkomen? Wij vinden namelijk dat dit niet de bedoeling is van dit wetsvoorstel. Laat ik dat heel helder uitspreken.

Er is al gevraagd of de wetgeving niet op minder soorten tractoren van toepassing kan zijn. Daar sluit de VVD zich gemakshalve bij aan. Genoemd zijn de plukfestijntjes. Er is een aantal van die categorieën genoemd. Wij sluiten ons daar graag bij aan.

Een ander punt dat in het voortraject naar voren kwam, betrof de discussie over de luchtremmers. Daarover is wat onduidelijkheid ontstaan. In ieder geval in de media werd de suggestie gewekt dat de luchtremtechniek – ik moet even op dat woord oefenen – ook van toepassing zal zijn op bestaande voertuigen. Ik wil graag de bevestiging van de Minister horen. In de media zei een vertegenwoordiger die in het besloten overleg aan tafel zit dat ter uitwerking dient van dit wetsvoorstel, dat dit niet de bedoeling was. Dat is één. Ik wil echter graag gewoon een duidelijke uitspraak van de Minister hierover horen. Is het inderdaad niet de bedoeling dat de luchtremtechniek ook van toepassing is, als dit alles ingaat, op de huidige voertuigen? We hebben het dan over een gigantische lastentoename en dat is volgens ons niet de bedoeling van dit wetsvoorstel.

Met dit wetsvoorstel is al eerder begonnen dan in 2006. Maar het was onderdeel van een pakket van het T-rijbewijs, dus trekkerrijbewijs, snelheidsverhoging en de kentekenplicht. In de Kamer zijn steeds wisselende meerderheden geweest voor deze kentekenplicht. De heer Helvert refereerde daar al aan en de Minister heeft uitgesproken dat zij daar niet aan hecht en dat zij ook gelooft dat er andere mogelijkheden zijn om de verkeersveiligheid te vergroten. En de VVD heeft altijd gezegd dat het haar gaat om snelheidsverhoging. Daarmee zorg je er immers voor dat mensen niet met 80 km/u aan komen rijden om vervolgens op de rem te trappen vanwege een tractor die 15 tot 20 km/u rijdt waar ze niet langs komen. Het T-rijbewijs hebben we in 2015 ingevoerd en de VVD heeft toen heel bewust opgeroepen om binnen twee jaar te evalueren met als doel na te gaan of dit bijdraagt aan de vergroting van de verkeersveiligheid.

Onze vraag is nog steeds of wij niet kunnen wachten met invoering van dit wetsvoorstel met de kentekenplicht totdat wij de uitkomst hebben van het onderzoek naar het T-rijbewijs? Wij geloven dat dit een heel goede bijdrage kan leveren. Wij vragen de Minister dus om dit wetsvoorstel aan te houden totdat de evaluatie van het T-rijbewijs inzichtelijk is en vooral de resultaten over de verkeersveiligheid.

De heer Van Helvert refereerde er al aan dat alle onderzoeken die tot op heden zijn gedaan met betrekking tot de kentekenplicht en de verkeersveiligheid gebaseerd zijn op cijfers tot 2009 of tot 2012. Het laatste onderzoek waaraan de Minister in haar beantwoording refereert, is van de Wageningen University met cijfers tot 2009. In de samenvatting van dat onderzoek staat dat men geen onderzoek heeft gedaan naar de meerwaarde van het T-rijbewijs. Dat is wat ons betreft de crux; zolang wij die resultaten niet hebben, kunnen we volgens ons niet overgaan tot invoering van de kentekenplicht. We krijgen plaatjes uitgereikt waar we zo meteen naar gaan kijken.

Er moet me ook nog iets van het hart. In de beantwoording gaat de Minister wel heel makkelijk over de lastendruk heen. Er wordt eigenlijk gezegd: het valt allemaal wel mee; het gaat over € 55 per bestaand voertuig en € 100 per nieuw voertuig, en de aanhangers en dergelijke worden daar nog niet eens bij gedaan. De Minister drukt het uit in een percentage van de aanschafprijs en dat vind ik een beetje flauw. Als je een nieuw huis koopt en het gaat over de inrichting ervan, zeggen we ook niet: weet u, de keukentafel kost ook maar een percentage van het huis, dus u moet niet zo zeuren. Zo komt het heel erg over op de VVD-fractie. Dat is volgens mij niet de bedoeling geweest, maar ik roep de Minister nadrukkelijk op om hierover na te denken. De sector staat onder druk. De vraag is of wij denken dat de verkeersveiligheid wordt verbeterd met dit middel. Daarop zegt de VVD-fractie nee. Dat is precies de reden waarom we een amendement hebben ingediend. We krijgen hier graag nog een keer reflectie op van de Minister, in combinatie met het T-rijbewijs, waarvan nog geen evaluatieresultaten zijn. Ook vragen wij haar Actal erbij te betrekken, dat aangeeft dat een en ander niet proportioneel is, en ook niet nodig volgens de Europese wet- en regelgeving, die voorschrijft dat er vanaf 40 km/u een APK-verplichting is.

Ik heb nog een ander punt, namelijk de lastendruk die überhaupt geldt voor de agrarische sector. Dat is misschien een wat bredere discussie, maar er komen steeds dingetjes bij. Er zijn al heel veel regels, waarover mijn collega Lodders vaak spreekt in relatie tot de NVWA. Dit komt er nu ook weer bij. De vraag aan deze Minister is welke verkeerswetgeving er nog meer bij komt en wat dit betekent voor de lastendruk. Is de Minister bereid om daar in de komende periode, samen met haar collega van EZ, op toe te zien en dat te monitoren, om te voorkomen dat we een sector waar we volgens mij allemaal trots op zijn nog verder onder druk zetten?

Ik wil nog op een specifiek punt ingaan, namelijk alcohol en drugs in het verkeer, waarover de voorzitter namens de PvdA-fractie een amendement heeft ingediend. Dat onderwerp hoort hier eigenlijk niet thuis, maar ik snap het voorstel dat de indiener, de heer Hoogland, heeft gedaan. Ik denk dat ik ook spreek namens mijn collega's aan tafel, want we hebben het heel vaak over de aanpak van alcohol en drugs in het verkeer gehad. Het amendement kan absoluut op onze sympathie rekenen. Ik snap ook dat de indiener daartoe overging, omdat dit de laatste kans is om de wet- en regelgeving aan te passen. De indiener heeft mij ook op ideeën gebracht.

De VVD heeft al eerder, bijvoorbeeld bij de behandeling van het wetsvoorstel voor de aanpak van drugs in het verkeer, gepleit voor aanscherping van de recidiveregeling. Wij hebben toen een amendement ingediend en dat aangehouden, omdat de Minister van Veiligheid en Justitie zei zelf met een voorstel te komen. Inmiddels zijn we twee jaar verder. Eerlijk gezegd geldt hetzelfde voor inbeslagname van de auto. De VVD heeft gepleit om daar eerder toe over te gaan bij mensen die willens

en wetens iedere keer met te veel alcohol en drugs achter het stuur kruipen. Wij zijn hier echt helemaal klaar mee. We moeten alles eraan doen om dit soort mensen hun auto uit handen te nemen. Eerlijk gezegd ben ik ertoe genegen om die amendementen weer in stemming te brengen. De woordvoerder van de PvdA heeft er dus al een amendement over ingediend, maar wellicht dat het goed is om deze discussie nog wat breder te voeren. We hebben nog een VAO Verkeersveiligheid, waar we ieder maar twee minuten hebben, maar ik wil wel benoemen dat wij daarin meegaan als dit de laatste kans is om een aantal wetten en regels nog dit jaar aan te kunnen scherpen. Misschien gaan wij er nog wat scherper op zitten als het gaat om de recidiveregeling an sich, maar ook als het gaat om de inbeslagname van auto's.
Ik kom bijna tot een afronding. Handhaving is volgens ons de crux als het gaat om de verkeersveiligheid. De vraag is welke afspraken er zijn gemaakt met de Minister van V en J, in zijn rol voor de nationale politie, om de verkeershandhaving op dit punt te verbeteren. Het is eigenlijk heel simpel: als we weten dat dit een aandachtspunt is in de verkeersveiligheid, wat let dan de politie om op gerichte tijdstippen, in gerichte gebieden en in bepaalde seizoenen veel meer te handhaven? We weten immers allemaal dat het in het centrum van Amsterdam zal meevallen maar dat we in bijvoorbeeld de provincie Friesland wel een probleem hebben. Is de Minister bereid om daarover afspraken te maken? Als die afspraken al zijn gemaakt, kan de Minister ons daar dan over informeren? Als dat zo is, dan blijft de vraag overeind staan waarom er in vredesnaam een kentekenplicht is. Wij zien daar nog steeds niet het nut en de noodzaak van in.
Dat is vooralsnog voldoende voor mijn eerste termijn.

De **voorzitter**:
Het is niet anders dan dat ik mevrouw Visser als voorzitter dank voor haar termijn, maar als Kamerlid nog een korte vraag stel als de commissie dat toestaat. Zou zij nader kunnen toelichten op welk punt zij de recidiveregeling, waarover het lid Hoogland het amendement op stuk nr. 11 heeft ingediend, nog scherper zou willen zien? Of doet het amendement ook wat zij beoogt en kan het daarmee op haar goedkeuring rekenen?

Mevrouw **Visser** (VVD):
De VVD heeft in het verleden aangegeven dat een levenslange rijontzegging – voor zover je de term «levenslang» van toepassing kunt laten zijn – tot de mogelijkheden behoort voor mensen die keer op keer achter het stuur kruipen met te veel alcohol en drugs. Mijn oproep was dus niet alleen gericht op het amendement van de heer Hoogland. De VVD heeft al eerder uitgesproken het daarmee eens te zijn, dus wellicht dat zelfs de naam van de VVD er nog onder zou kunnen. Mijn punt betrof ook de recidiveregeling zelf. Die is nu van toepassing bij 1,3 promille. In haar onderzoeken zegt de SWOV dat er bij 0,8 promille al een enorm risico is voor de verkeersveiligheid. Wij hebben bij de behandeling van het wetsvoorstel over drugs in het verkeer een amendement ingediend om de recidiveregeling aan te passen en de termijn te verlengen van vijf naar tien jaar, en het promillage van 1,3 naar 0,8 terug te draaien. Toen heeft de Minister van V en J aangegeven: ik ben bezig met een evaluatie, dus beste Kamer, houd het amendement nog even aan want ik kom er nog op terug. Afgelopen voorjaar is een brief verschenen waaruit bleek dat er nog allerlei uitvoeringsproblemen waren. Eén voordeel van meer samenwerking in de keten was dat men erachter kwam dat die uitvoeringsproblemen er waren. Dat was ook de reden om geen beleidsmatige aanpassing te doen. Dat vinden wij een heel kromme redenatie. De uitvoeringsproblemen moeten worden opgelost, maar dat is nog geen reden om deze discussie niet beleidsmatig te voeren. We zouden het

amendement dat we apart hebben ingediend, dus eigenlijk weer van stal willen halen.

De **voorzitter**:
Ik dank u zeer. Ik stel voor dat we verdergaan met de termijn van de Kamer. Het woord is aan de heer Bisschop van de SGP.

De heer **Bisschop** (SGP):
Voorzitter. Bij de voorbereiding van dit onderwerp doemden allerlei jeugdherinneringen op. Ik zie me nog als klein boerenjongetje op het erf staan. Het paard werd afgevoerd en daar kwam een trekker voor in de plaats. Dat moet in de eerste helft van de jaren zestig zijn geweest; zeg maar 50 jaar geleden. Voor de kenners onder ons: het was een rode McCormick. Daar heeft pa jarenlang plezier van gehad. Het duurde niet zo lang – ik denk dat ik een jaar of 9, 10 was – tot ik op die trekker kroop en rijoefeningen op het erf deed. Dat ging allemaal goed. Vervolgens moest er vee «verkampt» worden, zoals dat werd genoemd. Er werd een wagen achter de trekker gehangen en wij gingen de weg op. Ik zat achter het stuur als jochie van een jaar of 11, 12. Dat waren tijden; dat kon toen nog. Het was ook aanzienlijk minder druk in het verkeer dan tegenwoordig, en de snelheid lag aanzienlijk lager. Voor op die trekker hing een bordje met «16 km/u». Ik heb dat nooit gesnapt, want zelfs ik kon inschatten dat de snelheid van die trekker boven de 16 km/u lag. Dat heeft de wetgever ook gezien, want in 1990, dus zo'n 25 jaar later, kwam er een nieuwe maximumsnelheidsbepaling en kwam er een bordje met «25 km/u» op de tractoren. De wetgever liep weer achter de feiten aan, want inmiddels lag de gemiddelde snelheid van tractoren alweer fors hoger. Dat is alleen maar doorgegaan.
Dat er op een gegeven moment maatregelen worden genomen om de verkeersveiligheid in deze sector te verbeteren, kunnen we dus alleszins billijken. De boodschap van de Onderzoeksraad voor Veiligheid was in 2010 ook niet mis te verstaan: onveilig landbouwverkeer zorgt te vaak voor ongelukken en het beleid inzake handhaving is te laks. Die zorg delen wij. Het kan niet zo zijn dat de agrarisch ondernemer als een Koning op de openbare weg rijdt en iedereen zich naar hem moet schikken, dus dat er maatregelen worden genomen: akkoord. De SGP vindt alleen wel dat de Minister te snel de kaart van een algehele, algemene en uitgebreide kentekenplicht trekt. Een kentekent zorgt immers op zichzelf niet voor meer veiligheid. Ik kijk daarvoor veel meer naar het trekkerrijbewijs dat een paar jaar geleden is ingevoerd. We hebben er nog geen zicht op wat voor effect dat heeft op de verkeersveiligheid. Mijn collega's hebben daaraan ook al gerefereerd. Ik neem aan dat er tijdens de opleiding voor het behalen van een trekkerrijbewijs veel aandacht wordt besteed aan de verkeersveiligheid, maar heeft de Minister daar voldoende zicht op?
De Minister stelt dat de kentekenplicht zorgt voor betere handhaving, maar het helpt in ieder geval niet bij de flitskast, omdat auto's sneller mogen. Een kentekenplicht zal het voor de politie mogelijk eenvoudiger maken om te handhaven bij snelle trekkers, maar bij langzame trekkers zie ik helemaal geen doorslaggevend voordeel. De Minister geeft ook aan dat het door de kentekenplicht niet meer nodig is om een trekker met een te zwaar beladen aanhanger of een te brede zaaimachine op heterdaad te betrappen. Dat is mij echter niet duidelijk, want je zult zo'n combinatie toch eerst staande moeten houden om te kunnen bewijzen dat er inderdaad sprake is van een overtreding, ongeacht het kenteken? Zit het handhavingsprobleem niet veel meer in het feit dat er op het platteland te weinig politie rondrijdt? Ik pleit overigens niet voor meer politie op het platteland ten gunste van dat specifieke doel, want dan zou ik eerder andere doeleinden noemen. Zoals gezegd, kan ik mij enigszins voorstellen dat je een kentekenplicht nodig hebt om beter te kunnen handhaven bij snelle trekkers. Volgens de onderzoeksraad is snelheid immers een

belangrijk aspect voor de verkeersveiligheid. Ik zie daarom wel wat in een uitzondering voor langzame trekkers, en daarvoor zijn reeds amendementen ingediend. De SGP pleit ook specifiek voor een uitzondering voor smalspoortrekkers, die vooral gebruikt worden in de fruitteelt. Die trekkers rijden niet hard en komen niet of nauwelijks op de openbare weg, dus die maken geen deel uit van het probleem. De SGP heeft op dit punt, samen met het CDA en de VVD, het amendement op stuk nr. 10 ingediend.
Ik kom op de kosten. Ik sluit mij aan bij de vorige sprekers als ik zeg dat ik het te gemakkelijk vind om te stellen dat een kenteken maar weinig geld kost en dat het niets betekent. We hebben even geteld, en we komen in totaal uit op 430.000 trekkers en 150.000 aanhangwagens. Het totale kostenplaatje bedraagt ongeveer 30 miljoen, dus dat is nogal wat. Een gemiddeld bedrijf heeft toch al gauw een stuk of tien apparaten waarvoor een kenteken verplicht is. Als je de kosten daarvoor omslaat per voertuig, zoals een trekker, een aanhanger of andere mobiele apparatuur, kom je al gauw uit op een paar honderd euro per voertuig, en dat betekent al gauw een paar duizend euro per bedrijf. Het gaat ons te kort door de bocht om daarover je schouders op te halen. Een deel van dat wagenpark komt overigens ook nog eens heel weinig op de openbare weg. Agrarische bedrijven krijgen van alle kanten regels opgelegd en kunnen de kosten daarvan nauwelijks doorberekenen. Ook op dit punt gaat mijn boerenzonenhart weer spreken, want dit is niet eerlijk en billijk. Dit is niet terecht, en het kabinet doet nog te weinig om deze regellast in te tomen en de boeren in staat te stellen om de extra kosten terug te verdienen. Men doet geen recht aan de problematiek door te stellen dat zo'n kenteken weinig geld kost.
Binnen de agrarische sector leeft daarnaast de vrees dat de kentekenplicht als een magneet allerlei rompslomp naar zich toe zal trekken, zoals wegenbelasting, apk en meer van dat soort dingen. Ik ben bang dat die vrees terecht is, en ik kan mij die huiver wel voorstellen. Hoe gaat de Minister deze vrees in de agrarische sector wegnemen?
Ik kom op een punt waarop ik eigenlijk een beetje ben afgeknapt. De Minister stelt dat de verkeersveiligheid zwaar weegt, en op dat punt vallen wij haar bij. De SGP-fractie is volop bereid om te zoeken naar manieren die de verkeersveiligheid kunnen bevorderen. Ik snap echter niet dat de maximumsnelheid voor trekkers tegelijkertijd heel scheutig wordt verhoogd. De SGP is zeer kritisch over de generieke snelheidsverhoging, die de Minister wil koppelen aan de kentekenplicht. Ik zie daarin een veel groter risico voor de verkeersveiligheid dan in het achterwege laten van de kentekenplicht. Grote en snelle trekkers mogen op 50 kilometerwegen binnen de bebouwde kom in principe 40 km/u rijden, mits er aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan. Die voorwaarden worden echter beperkt ingevuld. Ik voel mij nog steeds een beetje een ervaringsdeskundige, en ik vind dat niet verstandig. Ik vind dat ook niet in lijn met de motie-De Rouwe uit 2013 (33 750 XII, nr. 36), waarin de regering werd verzocht om de grens van 25 km/u los te laten voor ontsluitingswegen en rondwegen zonder fietsers. Alleen op die manier wordt landbouwverkeer immers ontmoedigd om door de bebouwde kom te rijden. Ik houd mijn hart vast als een trekker van zes ton met een volle aanhanger met 40 km/u over een druk dorpskruispunt raast. Ik pleit er daarom voor om binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 25 km/u te handhaven, met uitzonderingen zoals die reeds aangegeven in de motie van voormalig collega de heer De Rouwe.
De SGP-fractie is behoorlijk sceptisch over de nuttigheid van de invoering van deze maatregel in deze omvang. Ik ken het platteland nog steeds voldoende om te weten dat ook daar maatregelen nodig zijn, maar om de verkeersveiligheid, die iedereen na aan het hart ligt, effectief te kunnen dienen, denk ik dat we het op een andere manier moeten inrichten. Ik sluit mij aan bij het pleidooi van mijn collega's om de kentekenplicht minimaal in te voeren om op die manier te voldoen aan de Europese regelgeving,

maar om het daarnaast vooral te zoeken in aanvullende maatregelen. We moeten er echter wel voor zorgen dat de administratieve rompslomp die dit alles met zich mee zal brengen, zo mogelijk tot op het nulpunt wordt teruggebracht. Ik zou het hier graag bij willen laten.

De **voorzitter**:
Ik dank de heer Bisschop, ook voor de inkijk in zijn eigen situatie, want dat is altijd interessant om te horen. Ik zal nu starten met mijn inbreng namens de PvdA.

Voorzitter: Bisschop

De heer **Hoogland** (PvdA):
Voorzitter. De PvdA is verheugd dat de regering middels deze wetswijziging gehoor geeft aan de motie-Kuiken (29 398, nr. 356), waarin de regering verzocht wordt om over te gaan tot kentekening van de te benoemen categorieën tractoren en landbouwvoertuigen. De kentekenplicht voor landbouwvoertuigen wordt als een belangrijk middel gezien om de rijbewijsplicht, de maximumsnelheid en de technische staat van het voertuig effectief te kunnen handhaven.
Wij hebben echter nog een aantal vragen over de maximumsnelheid. Wij vragen ons allereerst af of het niet beter is om pas een besluit te nemen over de maximumsnelheid nadat de apk-plicht voor kentekens is ingevoerd. Met andere woorden: laten we de maximumsnelheid pas verhogen na regulering en registratie. Dat was overigens ook de aanbeveling van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid. Wij vragen ons ook af in hoeverre de Kamer betrokken wordt bij de wijze waarop deze snelheidsverhoging wordt vormgegeven.
Hoe wordt er gehandhaafd op voertuigen die constructietechnisch slechts 25 km/u mogen rijden, maar wellicht toch 40 km/u rijden? Is het voor de politie aan de buitenkant van een voertuig te zien hoe hard dat voertuig mag? Of is dit in de interne administratie van de politie te zien, omdat het gekoppeld is aan een kenteken? Kortom: hoe kan de handhaving vorm krijgen?
De Minister heeft aangegeven dat reguliere handhavingsinstrumenten, zoals flitsen, kunnen worden ingezet voor de snelheidshandhaving van landbouwvoertuigen. Wij voorzien op dat punt echter problemen met de automatische handhaving. Mijn collega's hebben daar al een aantal redenen voor genoemd. Het is allereerst van belang dat de technisch toelaatbare maximumsnelheid van de verschillende voertuigen is gekoppeld aan de maximumsnelheid. Er zijn daarnaast geen flitspalen die onderscheid maken tussen 25 km/u of 40 km/u, maar wellicht zijn wij op dit moment al ingehaald door de techniek. Reageren flitspalen überhaupt wel op snelheidsovertredingen onder de 40 km/u of 50 km/u?
Als ik het goed zeg – want het gaat om een ander besluit – wordt de beoogde snelheidsverhoging deze zomer voorgehangen. Is daar een evaluatie in voorzien, zodat de positieve en negatieve effecten bijvoorbeeld drie jaar na de begroting in beeld kunnen worden gebracht?
Ik kom op een heel ander punt. Ik heb iets gedaan wat volgens wetgevingsjuristen niet fraai is. Ik heb een amendement ingediend dat over iets heel anders gaat dan de voorliggende wetswijziging. De reden daarvoor is al toegelicht. Het is op dit moment mogelijk om keer op keer in het verkeer overtredingen te begaan met alcohol op, zonder dat daarop een eventuele levenslange rijontzegging volgt. Een levenslange rijontzegging is een heftig instrument, maar het gaat hier wel om mensen die vijf keer met meer dan de toegestane limiet aan alcohol in hun bloed deelnemen aan het verkeer. De PvdA vindt het, samen met andere partijen, op zo'n moment rechtvaardig om tegen die mensen te zeggen: voor u niet meer, want de auto is voor u helaas een wapen en geen vervoermiddel. Daarom

willen we een levenslange rijontzegging mogelijk maken. Of die levenslange rijontzegging ook wordt opgelegd, is uiteraard aan de rechter.
Er zit ook een herzieningsmogelijkheid in. Dat betekent dat mensen in beroep kunnen gaan als zij vinden dat ze weer in de auto zouden kunnen plaatsnemen. Dan is er een herbeoordelingsmoment. De kritiek op de onherroepelijkheid is daarmee wat ons betreft gepareerd.
Wat mij betreft kunnen we er gewoon over stemmen en is het klaar, maar ik kan mij voorstellen dat er enig advies nodig is. Dat zou betekenen dat er wellicht uitstel van de stemmingen over dit wetsvoorstel plaatsvindt. De vraag is in hoeverre het uitstel beperkt kan worden. Wat ons betreft kunnen beide trajecten samenlopen en kunnen beide doorgaan. Dit was mijn toelichting op het amendement op stuk nr. 11. Hiermee ben ik ook klaar met mijn inbreng.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik kom terug op het eerste deel van het betoog van de heer Hoogland over het kenteken voor trekkers. De volgende vraag stel ik in het kader van de vraag of de overheid er is om problemen op te lossen of om problemen te bedenken. Welk probleem voor de samenleving wordt volgens de Partij van de Arbeid opgelost met dit wetsvoorstel? Hoe denkt de heer Hoogland dat Eurocommissaris Timmermans, afkomstig uit Limburg, die juist is ingehuurd om onnodige regels te schrappen, denkt over de Nederlandse kop op de Europese regelgeving voor trekkers?

De heer **Hoogland** (PvdA):
Aan de laatste vraag zal ik mij niet wagen, maar de eerste vraag is helder. Dat is ook een terechte vraag. Soms moet je je even verhullen achter de sluier van onwetendheid en nadenken over de vraag wat rechtvaardig is. Wat is rechtvaardig op het moment dat verschillende voertuigen deelnemen aan het wegverkeer? Is het dan rechtvaardig dat die voertuigen ook allemaal een kenteken hebben? Mijn antwoord is: ja, dat is rechtvaardig. Voor een deel van de voertuigen waar we vandaag over spreken, was er geen kentekenplicht. Wij vinden het rechtvaardig dat voor die voertuigen ook een kentekenplicht wordt ingevoerd, maar er zijn een aantal uitzonderingen. Je kunt ook over bepaalde situaties nadenken. Ik vind dat we onder meer moeten nadenken over de situatie van de smalspoortrekkers. Ik heb daar niet nu al een pasklaar antwoord op. Het probleem van wetgeving is dat het nooit helemaal rechtvaardig is, omdat er altijd gevallen zijn die tussen wal en schip vallen. Dat is de essentie van wetgeving. Er is één regel en iedereen moet daaraan voldoen. Het lid Kuiken heeft een motie ingediend (29 398, nr. 356) naar aanleiding van de bevindingen dat er ook onder deze groep voertuigen verkeersongevallen worden veroorzaakt en dat de handhaafbaarheid op het gebied van techniek, snelheid en verkeersbewegingen beter wordt als er een kenteken op zulke voertuigen zit.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik begrijp dat er ook volgens de Partij van de Arbeid geen echt maatschappelijk probleem wordt opgelost met dit wetsvoorstel. We hebben al aangetoond dat de verkeersveiligheid steeds beter wordt. Daar hebben we het kenteken niet voor nodig; de cijfers wijzen dat ook uit. Begrijp ik het goed dat de Partij van de Arbeid aan de ene kant zegt dat het rechtvaardiger is, maar dat zij aan de andere kant zegt dat er altijd een vorm van onrechtvaardigheid in wetgeving zit? Als we er geen maatschappelijk probleem mee oplossen, waarom zouden we dan een specifieke groep ondernemers – het gaat om 70.000 bedrijven – opzadelen met extra lasten, zowel financieel als organisatorisch? Blijkbaar nemen we daarmee maar een deel van de onrechtvaardigheid weg die er toch altijd zal zijn.

De heer **Hoogland** (PvdA):

In het eerste deel van zijn interruptie legt de heer Van Helvert mij woorden in de mond die ik niet zou gebruiken. Er wordt wel degelijk een probleem opgelost. Ook onder deze verkeersdeelnemers worden er ongelukken veroorzaakt. Dan is het goed om in beeld te houden dat de Onderzoeksraad Voor Veiligheid heeft aanbevolen om hiermee door te gaan. Ook de heer Van Helvert neemt regelmatig, sterker nog, altijd aanbevelingen van deze onderzoeksraad over. De OVV is niet de minste club. Om dan te zeggen dat er geen sprake is van een maatschappelijk probleem … Dat vind ik echt een verzinsel. Ik heb dat ook helemaal niet gezegd. Ik vind het vreemd dat het mij voor de voeten wordt geworpen, terwijl zo'n gezaghebbend instituut concludeert dat het noodzakelijk is om dit te doen. Ik laat het hier maar even bij, want anders zou het mij te ver voeren. Er is dus wel degelijk sprake van een maatschappelijk probleem.

Mevrouw **Visser** (VVD):
De heer Hoogland wees er al op dat de kentekenplicht een lange wetshistorie kent met heel veel onderzoeken en betrokken partijen. Is hij het met mij eens dat, gelet op de verkeersveiligheid, de invoering van het trekkerrijbewijs heel belangrijk is? Wil hij niet eerst het effect van de invoering van het trekkerrijbewijs op de verkeersveiligheid afwachten voordat er wordt overgegaan op de kentekenplicht?

De heer **Hoogland** (PvdA):
In antwoord op de eerste vraag zou ik ja zeggen. De invoering van het trekkerrijbewijs is belangrijk voor de verkeersveiligheid. Op de vraag om te wachten met de kentekenplicht zou ik nee zeggen, al is het maar omdat op dit moment de situatie bij andere voertuigen dezelfde is: je moet zowel een rijbewijs als een kenteken hebben. Beide dragen bij aan de verkeersveiligheid, ook gelet op de onderscheidende onderdelen.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Laat ik het nog een keertje proberen. Er werd net al aan gerefereerd dat het bij verkeersveiligheid uiteindelijk gaat om fysieke handhaving. Dat geldt ook voor de tractor. De politieagent op straat is degene die handhaaft. Hoe helpt een automatische kentekenhandhaving in vredesnaam bij de verkeersveiligheid, als die voertuigen niet harder kunnen en als de overbelading fysiek moet worden vastgesteld door een handhaver? Kan de heer Hoogland dat nog een keer toelichten?

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ja, dat kan ik. Mevrouw Visser noemt slechts één voorbeeld, namelijk het geval van het overbeladen, maar er zijn natuurlijk veel meer verkeerssituaties waarin het kenteken een rol kan spelen, al is het maar om te kunnen bepalen wie de houder is van het voertuig en om te kunnen bepalen of de technische staat van het voertuig voldoet aan de in de wet gestelde eisen. Al die zaken kunnen pas gekoppeld worden op het moment dat er daadwerkelijk sprake is van een tenaamstelling gekoppeld aan een kenteken. Dat is ook de essentie van dit wetsvoorstel. Het gaat dus over meer dan alleen de zware belading.
Ik hoor dat links van mij, buiten de microfoon, «fietsers» wordt geroepen. Misschien kunnen we de discussie daarover op een ander moment voeren.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik wil hier toch even op doorgaan. Los van het feit dat uit de cijfers over verkeersveiligheid helemaal niet blijkt dat het probleem groeit – sterker nog, het aantal ongevallen met tractoren is gedaald – begrijp ik wel dat de heer Hoogland zegt: voor de overheid is het wel makkelijker om dit en dat te doen. Maar wie is er nou voor wie? Is de overheid er om ervoor te zorgen dat ondernemers, in dit geval agrarische ondernemers, in hun

sterkte komen te staan of zijn de ondernemers er om het voor de overheid zo gemakkelijk mogelijk te maken om te controleren? Dat laatste is volgens mij niet het geval, maar de Partij van de Arbeid denkt ook in dit geval: dit is makkelijker voor de overheid, alles is hetzelfde en we gaan het zo doen. Dat is echter niet in het belang van de ondernemer. Zou de Partij van de Arbeid in het kader van de volgende vraag eens uit het oogpunt van de ondernemer willen redeneren? Hoe denkt zij dit als een van de grootste partijen van dit land op dit moment te kunnen organiseren?

De heer **Hoogland** (PvdA):
De heer Van Helvert vraagt mij om iets te doen wat helemaal past in de wijze waarop hij politiek bedrijft, maar niet in de wijze waarop ik politiek bedrijf. Hij vraagt mij om één uitgangspunt te nemen, namelijk dat van de ondernemer, en op basis daarvan een redenering op te zetten. Vrij vertaald vraagt hij: is de overheid er voor de ondernemers of zijn de ondernemers er voor de overheid? Nee, ik zit hier om het algemeen belang te dienen en ik denk dat het in het algemeen belang is dat een kentekenplicht ook voor deze categorie voertuigen wordt ingevoerd. Dat dat voor boeren vervelend is, begrijp ik, maar als de redenering is dat wij één groep eruit moeten pikken en moeten dienen, dan kunnen wij nooit goede wetgeving maken. Wetgeving draait altijd om het dienen van het algemeen belang. Ik zou de heer Van Helvert willen wijzen op dat algemeen belang. En dan moet je een belangenafweging maken. Ik denk dat daar de essentie van deze discussie ligt. De heer Van Helvert kiest daarbij voor het belang van de boer en wij kiezen voor het belang van de verkeersveiligheid. Dat is een keuze die ieder voor zich moet maken.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dit is geen keuze voor de verkeersveiligheid, want die pakken wij juist aan door dat trekkerrijbewijs. De verkeersveiligheid verbetert niet door een kenteken, de verkeersveiligheid wordt beter met een betere bestuurder van het voertuig. Dat is dus een onzinredenering. Wij hadden het over het algemeen belang versus het boerenbelang. Ik begrijp dat wij allemaal het algemeen belang moeten dienen, maar als de Partij van de Arbeid dan zo aan het algemeen belang denkt en ervan overtuigd is dat dit het algemeen belang zeer ten goede komt, dan moeten er toch buiten de Minister en de ambtenaren nog andere mensen zijn die gelukkig worden van dit voorstel? Ik kan niemand in Nederland bedenken die wij blij maken met dit voorstel. Het gaat niet om de verkeersveiligheid, want die hebben wij al geregeld met het kentekenrijbewijs. Wie in Nederland wordt er nou gelukkig van als er voor een trekker, die bijna alleen maar op een erf of in een kas rijdt, geld moet worden betaald voor een kenteken? Als het algemeen belang daarmee gediend is, moeten er daarvan voorstanders te vinden zijn.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Een van de eerste lessen die ik leerde als Kamerlid, is dat je hier niet zit om mensen gelukkig te maken. Dat is de rest van mijn Kamerperiode wel gebleken. Dat de heer Van Helvert niet kan verzinnen wie hier gelukkig van wordt, is zijn probleem. Het gaat wel degelijk om de verkeersveiligheid. Stel je eens voor dat wij nu alle kentekens van alle auto's en brommers afhalen. Als de bewering blijft dat dat geen invloed heeft op de verkeersveiligheid, dan wordt echt bezijden de werkelijkheid geredeneerd. Ik denk echt dat een kenteken wel degelijk ook kan bijdragen aan verkeersveiligheid. Uiteraard ligt dat ook aan de bestuurder, aan de manier waarop hij met het voertuig omgaat etc., maar het zit wel degelijk ook in de registratie van het voertuig.

De **voorzitter**:

Namens de SGP-fractie wil ik nog even inzoomen op dat punt van de verkeersveiligheid. Wat wij delen is de zoektocht naar een manier om het algemeen belang te dienen. Voor ieder van ons staat die invalshoek. Hoe kunnen wij deze sector zo benaderen dat ook daar het algemeen belang geborgd wordt? Is daadwerkelijk dat kentekenbewijs daar een hulpmiddel voor als tegelijkertijd de maximumsnelheid wordt opgehoogd? Ik wil deze vraag nadrukkelijk voorleggen aan de heer Hoogland. Zijn wij dan echt goed bezig? Ik heb daar echt grote twijfels bij.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Dit is een lastige vraag. De heer Bisschop heeft gelijk als hij zegt dat die verkeersveiligheid in meerdere componenten zit. Voor deze verhoging geldt dat de Kamer via de motie-De Rouwe de opdracht heeft gegeven om, zoals de heer Bisschop het formuleerde, de 25 km/u voor de ontsluitingswegen en buiten de bebouwde kom los te laten. Ondanks dat alle fracties behalve die van GroenLinks ervoor stemden, deel ik de vrees dat dat kan leiden tot situaties waarin het verkeer binnen de bebouwde kom wordt uitgenodigd om routes te nemen die niet wenselijk zijn. Ik vraag mij alleen af of wij op dat punt hier nu stappen kunnen zetten. Dat zit namelijk in het Wegenverkeersreglement. In hoeverre kunnen wij daar regels voor maken die sturen binnen de bebouwde kom? Misschien zijn daar ook de lokale overheden aan zet. Volgens mij is het zaak om daarin vooral de vinger aan de pols te houden. Is het verstandig om nu direct over te gaan tot die snelheidsverhoging? Misschien zouden wij het anders moeten doen. Ik deel met de heer Bisschop de analyse dat dat niet zomaar vanuit hier te regelen is, anders dan het punt van de kentekenplicht, waar wij verschillend over denken. Ik ben dus bereid om hier verder over in gesprek te gaan en ook te bekijken wat de effecten zouden kunnen zijn. Ik kan daar nu geen hom of kuit over geven, om maar eens een Haags gezegde te gebruiken. Ik geloof niet dat wij dat vanuit hier zomaar kunnen regelen.

De **voorzitter**:
Ik wacht graag de beantwoording van de Minister af, zeg ik namens de SGP-fractie. Een van de Haagse gewoonten is om cumulatief maatregelen te nemen. Het punt is al aangeroerd en ik wil het graag nog eens onder de aandacht brengen. Er is een verplichting tot een trekkerrijbewijs ingevoerd. Daarbij is afgesproken om na twee jaar te evalueren. Wat wij ondertussen doen, is niet afwachten, maar alvast de volgende maatregel nemen. Ik dring er ook bij de PvdA nadrukkelijk op aan om zich te beraden op de vraag of het bestuurlijk gezien een verstandig traject is om het één bovenop het ander te stapelen. Het is een van de klachten die je heel breed in de samenleving tegenkomt. Ik ben daarbij nogal eens betrokken in het onderwijs. Ook hier zien wij de dadendrang van Den Haag die zich verkeerd richt. Zo wordt het althans opgevat. De ene maatregel rolt over de andere heen zonder dat er goed zicht is op de effectiviteit. Ik geef de PvdA graag in overweging om het voorstel om de evaluatie af te wachten, te steunen. Is de heer Hoogland daartoe bereid?

De heer **Hoogland** (PvdA):
Daartoe ben ik niet bereid. Het is een stapeling en ook wij horen de klacht dat Den Haag zaken op elkaar stapelt, maar wat ons betreft is allebei nodig. Het een sluit het ander zeker niet uit, sterker nog, het een regelt iets anders dan het ander. Het T-rijbewijs regelt de bekwaamheid van de bestuurder, en de kentekenplicht zorgt voor een zekere mate van controle op de staat van het voertuig door middel van een apk, een typegoedkeuring etc. Die twee zijn niet in één beleidsmaatregel te vangen. Het zijn onderscheiden problemen. Ik kan de heer Bisschop dus helaas niet bieden wat hij zou willen.

Voorzitter: Hoogland

De **voorzitter**:
De Minister wil graag tien minuten schorsing om haar antwoord voor te bereiden.

De vergadering wordt van 11.00 uur tot 11.10 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Wij vervolgen dit wetgevingsoverleg met de termijn van de Minister. Interrupties zijn volgens mij ongelimiteerd toegestaan in een wetgevingsoverleg en ik zie dat iedereen daar klaar voor is!

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Voorzitter. Ik moest, vanwege de ontstane situatie, wat langer overleggen. Het wetsvoorstel heeft een wat vreemde aanloop gehad. Na lang wikken en wegen heeft de Kamer een motie aangenomen om het toch op deze manier te doen en nu zie ik eigenlijk bijna alleen maar tegenstanders in plaats van voorstanders aan tafel zitten. Ik krijg dus opeens een ander signaal en dat is lastig. Verder is er een amendement ingediend en is er een amendement aangekondigd, die beide wezensvreemd zijn aan het wetsvoorstel. Dat heeft ook grote consequenties en daarom moest ik even over een paar dingen overleggen. Ik kom echter overal op terug, ook op de dilemma's die erin zitten. Ik hoop maar dat iedereen het aan het einde van mijn betoog nog kan volgen.
Laat ik ingaan op het wetsvoorstel zelf, voordat ik iets zeg over de complexiteit die ontstaat door de wijzigingsvoorstellen. Waarom ligt dit wetsvoorstel voor? Er is inderdaad jarenlang gediscussieerd en uiteindelijk heeft dat geresulteerd in een motie die gesteund werd door een meerderheid van de Kamer. In die motie staat: u zult in het kader van de verkeersveiligheid moeten gaan kentekenen. Het heeft dus niets te maken met de apk-richtlijn die in EU-verband is ingediend, maar alles met de motie van de Tweede Kamer uit 2013. Daarom is het wetsvoorstel ook breder dan je mag verwachten van een strikte uitvoering van de EU-regelgeving.
Eigenlijk liggen er twee EU-regels voor. De verordening over de landbouwtrekkers 167/2013 vraagt niet om centrale registratie, maar om handhaving en ontheffing voor brede voertuigen. Die verordening zegt eigenlijk dat centrale registratie nodig is als je handhaving en ontheffing van brede voertuigen wilt. En dat willen we in Nederland. De andere is de apk-richtlijn 2014/45, waarin gevraagd wordt om centrale registratie van trekkers boven de 40 km/u. Er liggen dus twee regels voor, waarin wordt gevraagd om een vorm van centrale registratie. De verordening over de landbouwtrekkers zou, denk ik, ook een lokale of een nationale kunnen zijn. Ik kijk even opzij om te zien of mijn ambtenaren weten of verordening 167/2013 een nationale of een Europese verordening is. Zij zeggen mij dat beide Europees zijn. Die centrale registratie is niet voor alle trekkers vereist. Het geldt dus ook niet alleen voor langzame trekkers, want men richt zich bewust op alle trekkers die harder rijden dan 40 km/uur en breder zijn dan 3 meter. Een en ander betekent dat ik niet vanwege EU-regelgeving kom met dit wetsvoorstel en dat er inderdaad sprake van een kop op de EU-regelgeving. Ik doe het niet omdat ik een kop op de EU-regelgeving zou wensen, maar omdat er een motie ligt van de Kamer uit 2013 waarin wordt gevraagd om het voor alle trekkers te regelen.
Kun je centrale registratie ook doen zonder een kentekenregister? Ja, dat kan. Wat ons betreft is een kentekenregister de goedkoopste manier van centrale registratie. Er is gezocht naar alternatieven. Gebleken is echter dat die veel duurder zijn dan kentekenen. We hebben dat ook met de hele branche besproken. De branche heeft uiteindelijk gezegd dat ze achter het kentekenen staat. Het financiële voordeel is voor veel partijen reden om

het zo te willen doen. Dat staat bijvoorbeeld ook in de brandbrief die dit weekend naar buiten kwam.
Hoe hebben wij dit onderzocht? Het is eerder onderzocht door de markt zelf, Fedecom. Fedecom heeft gezegd dat andere registratiesystemen op twee punten niet goed werkbaar zijn. Om te beginnen zijn de registratiesystemen van bedrijven zelf niet verplicht en daardoor niet compleet. Bovendien zijn ze heel erg duur, omdat ieder bedrijf zijn eigen registratie heeft. Of de RDW het zelf zou kunnen doen, is ook onderzocht. Een alternatieve registratiemethode zou zijn om het centraal bij de RDW te doen, zoals dat vroeger voor aanhangers werd gedaan. Dat blijkt goedkoper te zijn, want in plaats van € 18 plus € 12 voor het kenteken, hoef je dan alleen die € 18 door te berekenen. Vervolgens kun je dat echter niet handhaven, omdat je niet aan de buitenkant van zo'n tractor, van zo'n trekker aan het kenteken kunt zien waaraan die trekker zou moeten voldoen. Je kunt dan daardoor ook geen ontheffingen verlenen. De snelheidsverhoging die we verder ook willen realiseren, kan dan bovendien niet doorgaan omdat de wegbeheerders aan het kenteken willen kunnen zien hoe hard zo'n tractor mag rijden. Het kan dus, want er is een alternatief, maar dat heeft wel als nadeel dat je niet kunt handhaven, dat je niet kunt ontheffen en dat je de snelheidsverhoging niet kunt invoeren. Er is dus wel degelijk nagedacht over een alternatief om het zo slim en zo eenvoudig mogelijk te doen voor de partijen die het betreft.
Wat vinden de verschillende partijen ervan? Gaat het alleen om de loonbedrijven of wil de akkerbouwsector het ook? Ik heb begrepen dat de LTO in haar position paper heeft aangegeven dat zij opteert voor een breed pakket maatregelen, waaronder de kentekenplicht, omdat zo een veiligere maximumsnelheid kan worden geregeld en omdat het zo makkelijker is om het voor de toegangswegen te regelen. De LTO heeft niet om de kentekenplicht gevraagd, maar in de position paper, die ik bij me heb, staat wel degelijk dat het wat de LTO betreft onderdeel moet zijn van een pakket, waarin ook de snelheidsverhoging en de toegangswegen worden geregeld.
Is het niet slimmer om te wachten op het T-rijbewijs? Dat is gevraagd, omdat we er dan wat meer ervaring mee zouden hebben opgedaan en we dan zouden kunnen zien of het veiligheidsvraagstuk dan nog aan de orde is. De evaluatie van de gedragseffecten zullen niet eerder dan eind 2018 gereed zijn. De apk-richtlijn van Europa zal echter wel per mei 2018 geregeld moeten zijn. In ieder geval voor de trekkers boven de 40 km/per uur zal er dan een vorm van registratie geregeld moeten zijn. Wij denken dat het het makkelijkst is om dat via het kenteken te doen, omdat dat een bestaand systeem is en het de minste kosten met zich meebrengt. Als we met de discussie over kentekenen zouden wachten tot na de invoering van het T-rijbewijs en de evaluatie daarvan, zijn we te laat.

De heer **Bisschop** (SGP):
Ik bedank de Minister voor de toelichting. Ik hoor haar nu eigenlijk zelf zeggen dat het verstandig is om het nu te regelen voor de categorie tractoren waarvoor het verplicht is om het per mei 2018 te regelen en om voor de overige categorieën te wachten op de onderzoeken naar de effecten van het trekkerrijbewijs. Het is de vraag of het zinvol is om nu een grootschalige operatie op te zetten en alles onder dat regime te brengen, aangezien we weten dat het maar voor één bepaalde categorie tracktoren noodzakelijk is. Waarom regelen we het dan niet alleen voor die categorie? Dat lijkt mij beter dan tegemoet te komen aan de wens om alles dan maar onder hetzelfde regime te brengen. Kan de Minister deze redenering volgen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik kan de redenering heel goed volgen, maar het was de Kamer zelf die mij in 2013 heeft gezegd om het voor alle trekkers in te voeren en niet alleen voor de trekkers boven de 40 km/u. Dit is misschien een selecter gezelschap dat er anders tegen aankijkt, maar dit is toch echt de reden voor mij om te kiezen voor deze brede invoering. Er komen bovendien steeds grotere en snellere voertuigen op de markt; het gaat nu echt een beetje anders dan toen de heer Bisschop als 10-jarige op de tractor klom. Er gebeurt ook wel het een en ander. De registratie is niet heel duidelijk, maar er gebeurt nog steeds het een en ander. De door de Kamer aangenomen motie is echt de reden waarom wij hiervoor hebben gekozen. Er ligt nu een amendement voor om de kentekenplicht terug te brengen tot voertuigen die sneller mogen dan 40 km/u. Ik zal dit amendement natuurlijk ontraden op basis van de motie die is aangenomen. Wat de heer Bisschop vraagt, komt overeen met het amendement van de VVD en het CDA.

De heer **Bisschop** (SGP):
Misschien kan ik de Minister een handreiking doen. Ik kan mij goed voorstellen dat zij zegt dat zij een motie uitvoert. Ik krijg overigens graag te horen om welke motie het precies gaat. Dat maakt het voor mij makkelijker om daar eventueel op te reageren. De Minister kan de motie ook gefaseerd uitvoeren. Dan houdt zij ook vast aan de uitspraak van de Kamer, maar bestuurlijk gezien op een zorgvuldiger manier dan wanneer zij alles in één keer regelt. Ik pleit ervoor dat de Minister de motie van de Kamer uitvoert, maar dan wel op een bestuurlijk evenwichtiger manier.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik zal zo even kijken wat de nummers van de moties zijn. Ik denk dat de motie over het verhogen van de maximumsnelheid voor u ook interessant is. Die dingen hangen met elkaar samen. De Kamer heeft ook gezegd de maximumsnelheid voor tractoren te willen verhogen. Als tractoren geen kenteken hebben, willen de wegbeheerders die voertuigen geen 40 km/u laten rijden. Dat betekent dat tractoren die nu niet sneller mogen dan 25 km/u van de wegbeheerders straks ook niet sneller zullen mogen rijden. De wegbeheerders zijn daar klip-en-klaar over. Die motie is ook van belang.
Normaal gesproken vindt de Kamer het altijd een schande als een Minister een motie nog niet volledig heeft uitgevoerd en wordt de Minister gemaand om daar snelheid mee te maken. Volgens mij zei mevrouw Visser dat net over een motie of een amendement dat bij een andere gelegenheid is ingediend. Ik voer de motie uit. Ik breng het totaal in beeld. De heer Bisschop wil daar op een andere manier invulling aan geven. Ik doe gewoon wat de Kamer vraagt en dat doe ik met enige snelheid omdat er inmiddels een nieuw feit is gecreëerd doordat er een Europese richtlijn voor de apk ligt waar wij ook aan moeten voldoen.
Men kent de historie wellicht niet, maar ik was niet degene die dit voorstel heeft ingebracht. Ik heb mij daar door de Kamer toe laten dwingen. Als ik dat doe, dan doe ik dat altijd met veel plezier zoals de Kamer weet. Ik pleit daar inhoudelijk onderbouwd voor. Er is inmiddels echt een nieuwe situatie ontstaan en daarom is het belang om nu niet te vertragen. In een ander geval had ik wellicht mee kunnen gaan in de wens tot vertraging. Als wij nu niet doorgaan, hebben wij straks aan twee kanten een probleem. Dan ligt er niets om aan de Europese eisen te voldoen en dan kan er een systeem komen dat veel onaantrekkelijker is voor de sector dan waar nu voor gepleit wordt. Ik zal zo uitleggen waarom dat onaantrekkelijker is.

De **voorzitter**:

Voor de goede orde: het gaat om de motie-Kuiken (29 398, nr. 356) en de motie-De Rouwe (33 750 XII, nr. 36). Het lijkt mij goed om dit voor de annalen op te merken.
Ik zag dat de heer Van Helvert zich eerder meldde voor een interruptie dan mevrouw Visser. Het maakt de heer Van Helvert niet uit, zie ik. Dan gaan vrouwen voor.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Dank u, voorzitter, wat charmant en galant op deze maandagochtend. De laatste keer dat wij het over het trekkerrijbewijs hadden, zaten wij met drie partijen aan tafel. Dat aantal is iets gegroeid. We zijn nu met vier partijen. Toen spraken de heer De Rouwe, mevrouw Kuiken en ik met de Minister in de plenaire zaal. De VVD en het CDA hebben de Minister bij die gelegenheid opgeroepen om de motie-Kuiken misschien maar een keer niet uit te voeren. De Minister wilde dat niet. Inmiddels heb ik een amendement ingediend om de evaluatie van het trekkerrijbewijs uit te voeren voordat wij overgaan tot de kentekenplicht. Dat zou binnen twee jaar gebeuren en dan hebben wij het over medio 2017. De Minister heeft het nu over eind 2018. Dat is na de apk-plicht. Bij de invoering van het T-rijbewijs hebben wij bewust gepleit voor een eerdere evaluatie. Als de uitkomsten met het oog op de verkeersveiligheid bekend zijn, kunnen wij beoordelen of een kentekenplicht eventueel meerwaarde heeft. Dat amendement heeft de Minister aan het oordeel van de Kamer overgelaten en dat is ook aangenomen. Kan de Minister daar nog een keer op reflecteren?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
De procesevaluatie zou klaar zijn, maar de effectevaluatie nog niet, dus de evaluatie van het gedrag. Er is enige tijd nodig om dat te kunnen volgen. Er wordt voldaan aan het amendement, maar we kunnen nog niet echt de gevolgen in beeld brengen en daar gaat het uiteindelijk om als je het veilig gedrag in verband met eventuele verkeersongelukken hebt.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik snap de moeilijkheid, maar wellicht snapt de Minister ook onze gevoelens over dit wetsvoorstel. De kern is verkeersveiligheid en de kernvraag is of dit een proportioneel middel is. De VVD heeft altijd gezegd dat dit niet het geval is. Bij de invoering van het T-rijbewijs is dan ook heel bewust gezegd dat wij dat eerst moeten evalueren voordat wij overgaan tot de cumulatie, zoals die door de heer Bisschop is omschreven. Wat is er voor nodig om de evaluatie van het T-rijbewijs, dus niet alleen het proces, maar ook de inhoud, naar voren te halen? Is er een mogelijkheid om dat te versnellen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Het T-rijbewijs is per 1 juli van het afgelopen jaar ingegaan. Voordat mensen het kunnen gebruiken, zullen zij eerst het T-rijbewijs moeten halen. Op basis van de nieuw aangeleerde vaardigheden zullen zij ander gedrag vertonen. Ik wil kijken hoe snel wij dat in beeld kunnen brengen, maar er moet wel enige ervaring mee zijn opgedaan. De groep moet ook groot genoeg zijn om het onderzoek representatief te laten zijn. Ik kan die vraag nu niet beantwoorden. Wellicht kan ik er in tweede termijn nog iets over zeggen.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik wil even doorgaan op dit punt. De Minister zei dat een motie van de Kamer de reden hiervoor is. Zij gaf aan dat het vaker voorkomt dat zij eigenlijk iets anders vindt, maar als de Kamer haar daartoe dwingt, gaat zij heel enthousiast aan de slag; waarvoor alle respect. Los daarvan, vindt de Minister er inhoudelijk ook wel iets van. Dat mag ook naar voren

komen. Zij heeft het recht daartoe. De discussie waar mevrouw Visser aan refereerde, werd gevoerd met mevrouw Visser, mevrouw Kuiken en de heer De Rouwe. Ik was daar zelf niet bij, maar daar is wel een verslag van dat je tot je kunt nemen. In de beantwoording maakt de Minister zelf ook voorbehouden. Als ik mij het goed herinner, heeft zij positief geadviseerd over het amendement-Visser om eerst naar de gevolgen van het rijbewijs te kijken. De Minister heeft gezegd de motie te gaan uitvoeren. Dat doet zij ook vaak met andere moties. Gelardeerd met een mooie knipoog zegt zij dan: als ik de motie zo mag uitleggen dat ... Dat had zij ook gerust met deze motie mogen doen. Ik kan mij niet voorstellen dat de Kamer daar niet alle begrip voor zou hebben. Ik ken de Kamer tenslotte als zeer redelijk. Hoe staat de Minister tegenover het verzoek om de motie zodanig uit te leggen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Gezien mijn achtergrond op dit dossier had ik op zich ook geen haast gehad om tot uitvoering te komen, zoals ik zojuist heb gezegd. Als een meerderheid van de Kamer had gezegd dat ik wat langer de tijd had moeten nemen, zou ik dat doen. Hier zit echter een select gezelschap uit de Kamer. Ik vind ook dat er een andere situatie is ontstaan. Ik kom terug op de apk. In mei 2018 moeten wij een vorm van registratie hebben van tractoren die sneller rijden dan 40 km/u. Ik vind het belangrijk om dit op een zodanige wijze te doen dat dit aantrekkelijk en goed is voor de branche. Met de branche hebben wij gekeken wat de mogelijkheden zijn. Er zijn andere vormen van centrale registratie aan de orde geweest dan het kenteken, maar uiteindelijk is er voor het kenteken gekozen. De branche wilde dat wel, maar dan gekoppeld aan een verhoging van de maximumsnelheid. Daarvoor is ook weer een kenteken nodig. Dit was de beste manier om dat vorm te geven. Dus wij zijn nu een heleboel stappen verder met elkaar. Het is nu 2016 en in 2013 heb ik deze opdracht gekregen. Dat is niet zonder zuchten of steunen gegaan. Veel partijen waren faliekant tegen, maar inmiddels ondersteunen zij dit en iedereen werkt er naar toe.
Nu ligt het wetsvoorstel voor en zegt de Kamer: laten wij er nog maar iets langer naar kijken. Zij zegt dit op verschillende manieren: zij spreekt over het afwachten van de evaluatie en stelt amendementen voor die eigenlijk over heel andere dingen gaan. Ik zie de beweging, maar ik zie ook echt problemen. Uiteindelijk moeten wij in 2018 toch aan een vorm van centrale registratie voldoen. Daarvoor moet iets nieuws of iets anders worden opgezet waarvan de sector meent dat het complexer en duurder is. Of het moet een variant worden zonder kenteken, maar dan gaat de snelheid niet omhoog, want dat hangt met elkaar samen. De Kamer maakt het nu wel erg complex. Ik zal aan het einde van dit overleg enige bedenktijd vragen om te bekijken welke varianten mogelijk zijn. De leden doen erg hun best om alles met alles te verknopen, ieder om zijn eigen reden en tegen zijn eigen achtergrond, maar dit bemoeilijkt het in beeld brengen van een oplossing.
Ik wil graag inhoudelijk verdergaan. Als ik die vragen heb beantwoord, kunnen wij daarna misschien een procesafspraak maken.

De **voorzitter**:
Dat wilde ik net voorstellen, ware het niet dat de heer Van Helvert gebruikmaakt van de mogelijkheid tot een interruptie in tweede instantie.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Nu de Minister heeft gevraagd om verder te kunnen gaan en daarna een procesafspraak te maken, zal ik daar later op terugkomen.

De **voorzitter**:

Dan zullen wij nu eerst alle inhoud doornemen. Ik verzoek de leden nu enige terughoudendheid te betrachten. Wij kunnen daarna bekijken of er nog vragen resteren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
De vraag is gesteld waarom er niet voor fasering is gekozen en dan te beginnen met de tractoren die sneller kunnen rijden dan 40 km/u. De niet-gekentekende tractoren zouden dan maximaal 25 km/u mogen blijven rijden. Ik heb al gezegd dat wegbeheerders niet akkoord zullen gaan met een snelheidsverhoging voor deze groep zonder kenteken. Bovendien zal deze groep in de praktijk waarschijnlijk sneller willen rijden dan 25 km/u. Dat is vergelijkbaar met de praktijk van 16 km/u in de tijd van de heer Bisschop. De branchepartijen zijn daar ook erg op tegen. De brandbrief in de position paper maakt duidelijk dat zij de kentekening nu snel willen.
Waarom is dit nodig, is onder anderen door mevrouw Visser gevraagd. Je kunt toch ook voertuigen op straat aanhouden? De politie, het OM en de wegbeheerders hebben laten weten dat handhaving door staande houden bijna niet uitvoerbaar is. Dat vraagt veel capaciteit. Partijen pleiten dan ook voor verbetering van de handhaafbaarheid door middel van kentekening. Dan kan er worden geflitst en kan de snelheid beter worden gehandhaafd, ook door registratievergelijking.
Voor de handhaving van te brede voertuigen is staandehouding ...

De **voorzitter**:
Ik zie dat er van de zijde van de Kamer toch behoefte is aan interruptie van de Minister. Ik vind het prima; ik heb sowieso de tijd. Het verzoek was echter om de Minister de gelegenheid te geven op een aantal inhoudelijke punten in te gaan. Vervolgens kunnen de leden nog vragen stellen. Wij gaan zo eerst nog even verder.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik heb ook de tijd, het maakt mij niet uit.
De heer Bisschop heeft gesproken over de handhaving van te brede voertuigen; hij heeft gevraagd of staandehouding dan nodig is. Met een kenteken hoeft dat niet. Aan de hand van kentekenregistratie is staandehouding veel minder noodzakelijk. Via het systeem van de RDW kan worden gecontroleerd op ontheffing. Een betere ontheffingsmogelijkheid bij de RDW is ook voor LTO een belangrijk argument voor kentekening.
De heer Hoogland heeft gevraagd of de constructiesnelheid zichtbaar is voor de politie. Na kentekening is dit te zien. De maximum constructiesnelheid wordt vastgelegd in de kentekenregistratie en in het kentekenregister. De politie kan dit verkeersregister eenvoudig raadplegen. Dat is ook het belangrijke aspect van het kenteken: je kunt het aan de buitenkant zien.
Er is gevraagd naar het aantal ongevallen met trekkers en met aanhangers. Het is inderdaad een onderzoek van enige tijd terug. Exacte aantallen kennen we niet en die zijn ook niet te geven. Je kunt hiervoor geen recente onderzoeken gebruiken omdat het allemaal inschattingen zijn van de markt, van Actal en de RDW. Er bestaat namelijk geen registratie specifiek op dit punt. Wij registreren ontzettend veel in Nederland, maar we doen dat dus niet specifiek op dit punt. Dat maakt het complex.
De daarmee samenhangende vraag had betrekking op administratieve lasten. Het betrof de vraag of alles met betrekking tot de administratieve lasten wel actueel genoeg in beeld is gebracht. Bij de berekening van de administratieve lasten heeft men zich gehouden aan het hoogste aantal, namelijk dat van de RDW. Er is uitgegaan van het worstcasescenario.
Gevraagd is naar het risico dat de motorrijtuigenbelasting alsnog ingevoerd wordt voor tractoren. In de hoofdstukken 2 tot en met 4 is geregeld dat deze niet opgelegd mag worden. Ik denk dat dit belangrijk is.

Als je dat in de toekomst alsnog zou willen doen, moet je de wet wijzigen. Ik denk dat dit hiermee afdoende is dichtgemaakt.
De luchtdruktechniek is niet van toepassing op huidige en bestaande aanhangwagens. De heer Bisschop wil liever niet een snelheidsverhoging binnen de bebouwde kom. De AMvB over de snelheidsverhoging wordt nog voorgehangen. Volgens mij heeft ook de heer Hoogland gevraagd wanneer we daarover zullen praten. Dat komt dus aan de orde.
Ik kom op de flitspalen. Zowel de nieuwe flitspalen als de huidige flitspalen kunnen ook lagere snelheden handhaven. Het is een kwestie van instellen.
Tot slot kom ik op de specifieke problematiek met betrekking tot de fruittreintjes. Er is een generieke uitzondering voor voertuigen die smaller zijn dan 1.30 meter. Vindingrijke lieden kunnen allerlei smalle voertuigen daaronder brengen, bijvoorbeeld de quad. In het verleden hebben we dat ook gezien bij motorrijtuigen met beperkte snelheid. De Kamer heeft mij er in het verleden op aangesproken dat dat soort vluchtgedrag moet worden tegengegaan. Nu kunnen we dat tegengaan, bijvoorbeeld bij de omgebouwde Mercedes. U kunt zich de discussie daarover ook nog wel herinneren. Het lijkt mij nu niet wijs om voor andere voertuigen deze uitzonderingen juist in te voeren. De uitzondering die wij hier als het ware dicht hebben gemaakt, zou je met het amendement openbreken. Met het amendement maak je een generiek geformuleerde uitzondering in de wet waardoor dat misbruik in de toekomst ook weer dreigt.

De **voorzitter**:
De vraag van het lid Visser is welk amendement het betreft. Volgens mij betreft dit het amendement-Bisschop.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik beantwoord de algemene vraag, maar dit komt inderdaad ook terug in het kader van de bespreking van de amendementen.

De **voorzitter**:
Dan komt het nog terug. Nee, we zijn nog niet bij de bespreking van de amendementen. Dit was een antwoord op een algemene vraag. U krijgt nog de mogelijkheid om vragen te stellen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Precies, want ik beantwoord nog één algemene vraag voordat ik overga tot het geven van mijn oordeel over de amendementen.
Gevraagd is waarom een grote groep belast zou moeten worden, terwijl daar juist geen sprake is van een probleem. De Kamer voert terecht altijd de discussie over de lasten. Alles wat de overheid verzint aan extra regelgeving, kost de ondernemer geld. Het is echter ons doel om de administratieve lasten en de werkelijke lasten zo laag mogelijk te houden, zeker voor sectoren die onder druk staan. Dit geldt eigenlijk voor alle sectoren. Je wilt ervoor zorgen dat de lasten zo laag mogelijk zijn. Je moet echter ook dingen regelen en daar hoort af en toe een last bij. In dit geval is berekend of het je uiteindelijk ook iets oplevert. Dat staat ook in de brandbrief van TLN, Bouwend Nederland, CUMELA en Fedecom BMWT: de kentekening gaat uiteindelijk ook leiden tot voordelen. Denk aan hogere verkoopwaarden van de voertuigen, snellere recall, gemakkelijkere verzekerbaarheid en beperktere mogelijkheden voor diefstal. De eigenaar van het voertuig legt zaken immers beter vast. Daardoor kunnen gestolen voertuigen sneller worden geïdentificeerd en worden teruggegeven aan de rechtmatige eigenaar. Ook kan de maximumsnelheid zonder kentekening niet worden vastgelegd. De eigenaar kan dan dus ook niet aantonen dat het voertuig is uitgezonderd van de apk-plicht. De Kamer heeft deze brief zelf ook gekregen. Er staat een reeks redenen in waardoor verschillende partijen zeggen: er zitten kosten aan vast, maar we denken

dat die wegvallen door de opbrengsten. Ik zeg dus niet dat het daardoor een feestje is geworden en dat het niet lastig is voor de sector om die kosten te dragen. Het is ook zo dat de kosten en baten niet altijd precies op dezelfde plek terug zullen komen. Daar ben ik open in. Tegelijkertijd zijn er redenen waardoor je kunt zeggen dat de nadelen gecompenseerd worden door een aantal voordelen.
Daarmee heb ik de specifieke vragen beantwoord. Ik wil nu ingaan op de amendementen, omdat die veel effect zullen hebben. Daarna wil ik terugkomen op het proces.

De **voorzitter**:
Ik hoorde links en rechts buiten de microfoon om – dat horen we officieel niet – dat leden op een aantal momenten de behoefte hadden om vragen te stellen. Ik stel dat we dat nu even doen voor de algemene vragen. Daarna kan de Minister vervolgen met de amendementen en kunnen we daarover een discussie voeren. Tot slot komen we terug op het proces. Zo hebben we een beetje een indeling. Volgens mij hadden alle drie de woordvoerders de behoefte om vragen te stellen, dus dan beginnen we gewoon weer bij de dames. Het woord is aan mevrouw Visser.

Mevrouw **Visser** (VVD):
De Minister heeft op tal van subonderwerpen antwoord gegeven. Ik heb de behoefte om vragen te stellen over verschillende onderwerpen. Laat ik beginnen met de handhaving; wellicht dat de collega's een aantal andere onderwerpen oppakken.
Ik pak het laatste officiële onderzoek naar de verkeersveiligheid erbij, waar de Minister ook aan refereert in haar beantwoording. Ruim de helft van alle slachtoffergevallen met betrokkenheid van landbouwvoertuigen gebeurt in de provincies Gelderland, Noord-Brabant, Overijssel en Zuid-Holland. Ongevallen in Friesland kennen een hoge ernst, aldus het onderzoek van de Wageningen University. Ook zijn ongevallen met betrokkenheid van landbouwvoertuigen seizoensafhankelijk. Volgens mij zijn dit precies de redenen waarom je gericht moet handhaven. Ik hoor de Minister aangeven dat de politie op dit moment niet kan handhaven op basis van de huidige wet- en regelgeving. Volgens mij biedt de Wegenverkeerswet alle ruimte om te handhaven als er sprake is van verkeersonveilige situaties, ook als er sprake is van overbelading en dergelijke. Dat moet altijd plaatsvinden door staandehoudingen. Kan de Minister nog een keer toelichten waarom een automatische kentekenhandhaving een meerwaarde heeft ten opzichte van de huidige handhavingspraktijk, aangezien de tractoren niet harder kunnen rijden dan de toegestane maximumsnelheid op bijvoorbeeld 50 kilometerwegen?

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dat was zeer uitgebreid. Het woord is aan de Minister.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
De politie kan wel handhaven. Ik heb niet gezegd dat het niet kan. Ik heb aangegeven dat het bijna niet uitvoerbaar is omdat het heel veel capaciteit kost. Mevrouw Visser noemde net de gebieden waar het om gaat. Het is ook gebonden aan seizoenen. Het gebeurt vaak niet binnen de bebouwde kom. Het is niet zo dat daar continu politie rondrijdt. Dat heeft ermee te maken dat deze Kamer, vaak in een andere commissie, de politie op allerlei andere punten wil inzetten, waardoor die zich iets meer binnen stedelijk gebied en de bebouwde kom begeeft. Ik kan me ook herinneren dat in deze commissie is gezegd dat snelheidsboetes vooral binnen de bebouwde kom moeten worden opgelegd in plaats van daarbuiten. Het is dus heel complex voor de politie om en-en-en-en-en te doen, of het budget zou tot in de hemel moet reiken, en dat is, zoals de Kamer weet, ook niet het geval. Voor de politie is het dus makkelijker om te handhaven

als er gekentekend is, omdat er dan gewoon geflitst kan worden. Dat is een automatisch systeem, dus simpeler dan een staandehouding.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Dit ging alleen maar over de snelheid, en niet over alle andere dingen die de Minister benoemt in haar argumentatie voor kentekening, dus die gaan niet op. Maar gaan we op alle landwegen nu flitspalen krijgen? Want dat is nu de stellingname. De discussie over de politiecapaciteit, die ik herken, is een aparte discussie. Maar de argumentatie voor handhaving gaat nu dus blijkbaar worden dat we overal, bij alle bebouwde kommen die terugkomen in de ongevallenstatistieken, een flitspaal plaatsen, omdat we denken dat we daarmee de verkeersveiligheid gaan verbeteren, op grond van snelheid die er nog niet is en die je ook niet met een flitspaal gaat registreren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Er zullen inderdaad flitspalen geplaatst worden, maar niet op alle landwegen. Er is een lokale driehoek die bepaalt waar flitspalen nodig zijn, omdat men daar risico's ziet. In de bebouwde kom ziet men al flitspalen, en die gelden ook voor tractoren die daar te hard rijden. Er werd net gezegd dat die flitspalen geen lagere snelheden kunnen registreren, maar dat is wel degelijk het geval. Ik gaf dat net ook al aan toen ik de vraag van de heer Van Helvert beantwoordde.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik hoor de Minister zoeken naar argumenten waarom dit zou moeten, en ik snap dat wel, want de Minister vindt natuurlijk eigenlijk hetzelfde als de drie sprekers aan deze kant van de tafel. Als de Minister zoekt naar argumenten, moet ze ook de brandbrief voorlezen die TLN hierover heeft gestuurd, en dat heeft ze zojuist ook gedaan. Ik ken TLN als een organisatie die brandbrieven stuurt als zij vindt dat er sprake is van een maatschappelijk probleem, net als alle andere maatschappelijke organisaties in Nederland. Ook EVO heeft dat laatst gedaan. Als wordt vastgesteld dat er sprake is van een maatschappelijk probleem, wordt daarover een brandbrief gestuurd. Ik heb begrepen dat de loonwerkers deze brief hebben laten opstellen door CUMELA Nederland. De Minister las de argumenten voor uit de brief van TLN, maar daaruit blijkt dat het om drogredenen gaat, zoals de redenatie dat een voertuig ineens beter verzekerd zou kunnen worden. Noem één tractor die een boer niet verzekerd heeft, omdat hij geen kenteken heeft. Dat is toch de grootste onzin? Dat zijn toch gewoon nepargumenten? Men doet alsof het een voordeel is dat een voertuig een kenteken heeft, omdat er dan ten minste één loket komt voor de ontheffingsplicht voor landbouwvoertuigen, en er op die manier sprake is van een efficiënte afgifte. Als de afgifte niet efficiënt is, dan moeten we dat nu zeggen en moeten we ervoor zorgen dat het bureau wel efficiënt afgeeft, maar daar gaan we toch geen kenteken voor invoeren? Men zegt daarnaast dat het hebben van geen kenteken diefstalbevinding belemmert. Wat een onzin! Noem tien voorvallen uit het afgelopen jaar, waarin de trekker niet gevonden is. Alsof die trekker opeens wel heel snel gevonden zou worden als die een kenteken heeft. Volgens mij weet de Minister ook dat dit onzinredenen zijn.
Het hoofdargument was de verkeersveiligheid, en die is ook door iedereen benoemd. Ik meende daarnaast te horen dat we eigenlijk geen cijfers hebben over de verkeersveiligheid. Erkent de Minister dat? En als de Minister dat erkent, waarom stoppen we dan niet gewoon met dit wetsvoorstel? Ik heb maar meteen mijn vervolgvraag gesteld, want dan hoef ik dat niet meer in tweede instantie te doen.

De **voorzitter**:

Waarom stoppen we er niet gewoon mee? Die vraag mag de Minister beantwoorden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik hoef dat niet te erkennen, want ik gaf net al aan dat wij dat niet op die manier registreren. We weten allemaal dat er ongevallen plaatsvinden met tractoren, maar we kunnen niet vaststellen of er sprake is van een vermindering of van een vermeerdering. We zien dat tractors groter en sneller worden, en dat zich ongevallen voordoen. Dat probleem doet zich zowel bij kleine als bij grotere trekkers voor. Dat was een van de redenen waarom de Kamer mij per motie heeft gevraagd om dit te regelen.
Ik wil graag de amendementen behandelen.

De **voorzitter**:
De heer Van Helvert heeft nog een vervolgvraag, waarna de heer Bisschop nog een interruptie wil plegen.

De heer **Van Helvert** (CDA):
De Minister zei dat er ongelukken gebeuren met tractoren, maar dat weet ik natuurlijk zelf ook wel. In 2009 hebben we de laatste cijfers daarover verzameld. Tijdens mijn eerste betoog ben ik zelf op zoek gegaan naar de cijfers van het CBS, en daaruit blijkt dat ongevallen met tractoren vallen onder de categorie «overige deelname». Onder die categorie vallen bestuurders en passagiers van bussen, trams en landbouwvoertuigen. Het aantal ongevallen dat valt onder die groep, is gedaald van 31 in 1996 naar minder dan twee in 2015. Ik ben het er helemaal mee eens dat dit er twee te veel zijn, maar als we van 31 naar twee dalen, kunnen we toch niet zeggen dat de verkeersonveiligheid is gegroeid door het toegenomen aantal ongevallen met tractoren? Dat wordt echter wel als hoofdargument gebruikt, en daarom wil ik de Minister vragen om met die pet op te bekijken of datgene wat we aan het doen zijn wel proportioneel is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik ken de cijfers die de heer Van Helvert noemde niet. Ik kan daarom niet oordelen of het aantal van twee ongelukken klopt. Het is van belang dat wij met elkaar hebben geconstateerd dat er steeds meer tractoren zijn die harder kunnen rijden, en dat een hogere snelheid in een gebied uiteindelijk kan leiden tot meer ongevallen. Aangezien tractoren sneller kunnen rijden, en er ook een wens bestaat om meer tractoren sneller te laten rijden, zullen we ze moeten kentekenen, zodat we ze ook kunnen controleren en handhaven.
Ik krijg nu overigens een briefje waarop staat dat het in 2015 ging om dertien ongevallen, waarvan twee in de bebouwde kom.

De **voorzitter**:
Dat zoeken we op.

De heer **Bisschop** (SGP):
Ik blijf grote vraagtekens zetten bij de stelling van de Minister dat er geen staandehouding nodig is om vast te kunnen stellen of bijvoorbeeld een aanhanger te zwaar beladen is. In het kader van handhaving is staandehouding absoluut noodzakelijk, want anders kun je een en ander fysiek al niet vaststellen, maar daar gaat mijn vraag niet over.
Mijn vraag gaat over de twee moties waar de Minister aan refereert. Misschien is het goed om de dicta van die moties te noemen. In de motie-De Rouwe staat: «verzoekt de regering, een snelheidsverhoging tot 40 km/u alleen voor deze wegen mogelijk te maken». Met «deze wegen» wordt gedoeld op gebiedsontsluitingswegen en rondwegen zonder fietsers. In de motie-Kuiken staat: «verzoekt de regering, in het belang van de verkeersveiligheid en gelijke concurrentieverhoudingen over te gaan

tot kentekening van te benoemen categorieën tractoren en landbouwvoertuigen». Deze dicta bieden de Minister mogelijkheden om op dit punt maatwerk te leveren en ernaar toe te werken dat apparaten die boven de 40 km/u kunnen komen, uiterlijk in mei 2018 geregistreerd zijn. Ik zou zeggen: Minister, alstublieft, grijp deze mogelijkheden! Ik denk een beetje met de Minister mee.

De **voorzitter**:
Dank u zeer voor deze service, mijnheer Bisschop.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
De heer Bisschop had een paar vragen. De eerste vraag ging over de staandehouding. Bij brede voertuigen is staandehouding niet noodzakelijk. De heer Bisschop vroeg zojuist naar zwaar beladen voertuigen. Die moet je inderdaad fysiek controleren. Je moet kunnen meten of ze te zwaar beladen zijn. Dat kun je niet op basis van een kenteken zien. Daarnaast heeft de heer Bisschop gevraagd om te kijken naar de dicta van de moties. Hij heeft gezegd dat met wat daarin staat, de mogelijkheid wordt geboden om te variëren. Inderdaad wordt de mogelijkheid geboden om te variëren. Uiteindelijk hebben we het op deze manier samen met de sector voorbereid. We hebben het ook in brede zin voorbereid. Er is gevraagd om een snelheidsverhoging tot 40 km/u alleen voor deze wegen. Daar is discussie over. Wat willen de wegbeheerders eigenlijk? Zij willen zo veel mogelijk duidelijkheid hebben. Zij zeggen: als het er komt, moet ik op basis van het kenteken kunnen handhaven. Het punt van de te benoemen tractoren en landbouwvoertuigen is hier ook aan de orde geweest. Daarbij ging het om de vraag welke voertuigen we willen uitzonderen en welke niet. We hebben discussies gevoerd over de grasmaaiers en dergelijke: moet je daar wel of niet een rijbewijs voor hebben? Wat betreft het kenteken hebben we naar dezelfde punten gekeken.
Ik kom zo op het proces. Naar aanleiding van het proces moeten we maar even kijken wat ik wel of niet met de amendementen kan doen. Met de amendementen wordt immers een uitzonderingspositie voor de ene groep versus de andere groep beoogd.

De **voorzitter**:
Wellicht heeft de heer Bisschop een vervolgvraag.

De heer **Bisschop** (SGP):
Ik heb niet zozeer een vervolgvraag. Ik onderstreep nadrukkelijk het dictum van de motie-Kuiken. Met wat daarin staat, wordt de mogelijkheid geboden om op dit punt een evenwichtig beleid te voeren. Tussen de regels proef ik dat de Minister ook behoefte heeft aan een evenwichtig beleid. Dat vind ik hartverwarmend. Ik denk dat de Minister hiervoor echt handvatten heeft gekregen.

De **voorzitter**:
Dank u zeer voor dit warme pleidooi.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
De motie-Kuiken vraagt om het benoemen van categorieën. De heer Bisschop benoemt vervolgens zijn eigen categorie alvast, namelijk een snelheid hoger dan 40 km/u. Dat gaat om maximaal 7.000 voertuigen en wijkt wel heel erg af van het hele voertuigenpark, dat zo'n 500.000 voertuigen omvat. Wij hebben er altijd voor gekozen om het hele areaal te bekijken en een uitzondering te maken voor voertuigen waarvan wij denken dat ze niet op de weg komen en waarvoor dat überhaupt niet

mogelijk is. Het advies is ook door betrokkenen zo ondersteund: het moet zowel voor voertuigen onder als voor voertuigen boven de 40 km/u gelden.

Ik ga naar de amendementen. Het amendement op stuk nr. 7 is van de heer Bisschop en gaat over de fruittreintjes. Een uitzonderingsbevoegdheid voor de fruittreintjes brengt je in problemen bij andere voertuigen die wij net van uitzonderingsmogelijkheden ontsloten hebben, zoals de ombouwbare mercedessen. Daar open je dan weer een mogelijkheid voor. Ik heb de meeheftrucks kunnen uitzonderen, maar voor fruittelers is dat niet echt mogelijk. Die smalspoortractoren zijn eigenlijk gelijk aan andere tractoren, afgezien van het feit dat ze om bedrijfseconomische redenen smaller zijn: hoe dichter je bomen op elkaar kunt planten hoe beter. Er moet een vorm van registratie plaatsvinden. Ook deze voertuigen zullen als ze meer dan 40 km/u kunnen rijden, conform de apk-richtlijn, geregistreerd moeten worden. Dan zou er voor deze fruittreintjes nog een aparte vorm van registratie moeten komen. Ik weet niet of dat nou erg aantrekkelijk is voor de sector, want nu kunnen ze gewoon in de kentekenregistratie worden meegenomen. Het lijkt mij een kostbare geschiedenis en die kosten komen uiteindelijk daar terecht.

Ik heb bij de fruittelers niet de zorg kunnen wegnemen over de motorrijtuigenbelasting. Met de invoering van de kentekenplicht wordt echt geregeld dat die uitzondering op de mrb voor tractoren en mobiele machines blijft bestaan. Voor het kentekenen zelf komt het uiteindelijk neer op out of pocket € 120 per bedrijf, uitgaande van drie tractoren per fruitbedrijf. Ja, dat is een bijdrage. Ja, het zijn weer kosten voor een sector die het moeilijk heeft. Maar goed, ik zie dus eigenlijk geen mogelijkheid voor deze uitzondering, omdat ik bang ben dat dat vervolgens ook voor anderen gaat leiden tot uitzonderingsposities. Ze moeten uiteindelijk ook geregistreerd worden, dus dan moeten er op een andere manier toch kosten gemaakt worden. Ik ontraad dit amendement.

Ik kom op het amendement-Hoogland op stuk nr. 11, dat zich op heel andere zaken richt, namelijk op het invoeren van een getrapte recidiveregeling voor rijontzegging wegens alcohol- en drugsgebruik in het verkeer. De heer Hoogland zei het zelf al: hij heeft deze wet aangegrepen om dit punt te maken. Ik weet dat hij er al geruime tijd mee zit. Het amendement ligt puur op het terrein van het Ministerie van Veiligheid en Justitie. Het is een heel vergaande aanpassing, waarover wij eerst advies moeten vragen aan de Raad van State voordat wij het wetsvoorstel doorsturen naar de Eerste Kamer. Anders vraagt die Kamer hoogstwaarschijnlijk zelf om dat advies. Daarmee is de invoeringstermijn van 1 januari 2017 onhaalbaar geworden. Los van de inhoud is dat een probleem dat ik met het amendement heb. De conversietermijn waarom de sector vraagt om de wet goed te kunnen invoeren, wordt dan ook onhaalbaar. Die sector zegt eigenlijk dat er twee winterperiodes nodig zijn om de wet goed in te kunnen voeren, omdat de winter de periode is waarin zij voldoende vrije uren hebben om de kentekening en de bijbehorende administratie te doen.

Inhoudelijk kan ik er wel iets over zeggen, maar ik zou ook graag mijn collega van V en J er het een en ander over willen laten zeggen. De periode van rijontzegging kan 5, 10, 20, 30 jaar of levenslang zijn en gedurende die periode kan er volgens het amendement geen nieuw rijbewijs worden afgegeven. Een levenslange rijontzegging is tot nu toe nog nooit toegepast. Het zou uniek zijn en daarom denk ik dat V en J toch wel een advies zou moeten geven over de proportionaliteit ervan. Dat kan een positief of negatief advies zijn, maar het is natuurlijk van belang dat dat advies kan worden meegenomen.

Mijn probleem is dus dat de beoogde invoeringsdatum van de kentekenplicht onhaalbaar wordt, omdat te voorzien is dat de Eerste Kamer om een advies zal vragen als ik niet zelf de Raad van State om advies vraag. Daardoor zal het niet lukken om voor 20 mei 2018 een vorm van regis-

tratie te hebben in het kader van de apk-richtlijn. Dat staat los van de motie van de Kamer, want daaraan is geen termijn verbonden. De koppeling met de datum van 20 mei 2018 uit de apk-richtlijn maakt het dus wel ingewikkeld. Bovendien ligt het amendement op het terrein van mijn collega en moet hij er daarom op zijn minst een advies over kunnen geven.
Mijn collega van V en J heeft begin dit jaar gezegd dat hij het WODC heeft verzocht om in 2016 onderzoek te doen naar de straftoemeting in ernstige verkeerszaken, waaronder het rijden onder invloed. Hij heeft verder toegezegd dat hij de beleidsreactie aan de Kamer zal toezenden en dat hij daarin zal ingaan op het verlengen van de termijn waarvoor een ontzegging van de rijbevoegdheid zal worden opgelegd. Hij komt nog met die informatie, maar ik kan tegelijkertijd ook begrijpen waarom de heer Hoogland zegt dat hij hier al heel lang op wacht en dat hij nu wel eens wil weten hoe of wat. Ik moet dit amendement ten zeerste ontraden. Ik vraag de commissie verder om mij de tijd te geven om te overleggen met mijn collega van V en J en om daarna een procesvoorstel te doen.
Ik ga nu verder met het amendement van mevrouw Visser op stuk nr. 12 en dat van de heer Van Helvert op stuk nr. 13. Laat ik eerst inhoudelijk op deze amendementen ingegaan. Ik verwacht dat slechts een beperkt aantal eigenaren van tractoren zich zullen melden. Naar schatting zullen dat er zo'n 7.000 zijn. Bovendien heeft kentekening niets te maken met die eventuele kop op de Europese apk-plicht. Dat staat wel in het amendement van de heer Van Helvert, maar ik heb al aangegeven dat we dit hebben gedaan naar aanleiding van de Kamermotie. De kentekening van de tractoren is dus een nationale aangelegenheid en heeft te maken met de betere handhaafbaarheid ten behoeve van de verkeersveiligheid. Niet gekentekende tractoren mogen dan maximaal 25 km/u mogen rijden, omdat de wegbeheerders dan een snelheidsverhoging niet zullen accepteren. Ook dat wetsvoorstel komt dus in het gedrang door dit amendement. Volgens mij ligt hier overigens een motie van de heer De Rouwe van het CDA aan ten grondslag. Naar verwachting zullen overigens trekkers gewoon sneller dan 25 km/u blijven rijden, alleen dan niet gelegaliseerd. De heer Van Helvert kent verder ook de brandbrief; hij heeft daarover net klip-en-klaar zijn mening gegeven. Hoe het ook zij, de branche geeft aan het wetsvoorstel te steunen.
Ik kan niet anders dan het amendement van de heer Van Helvert ontraden. Het laat weinig over van de motie van de Kamer en het gaat in tegen de wens van de sector. Bovendien vergt het heel veel handhaving. Dat geldt ook voor het amendement op stuk nr. 13, want de strekking van beide amendementen komt min of meer overeen.
Voorzitter, daarbij wilde ik het laten.

De **voorzitter**:
Ik kijk even of er nog vragen zijn over de amendementen. Dat is het geval.

De heer **Van Helvert** (CDA):
De Minister zegt dat er geen kop op het Europees beleid zit, omdat dit beleid het gevolg is van de motie. Het maakt niet uit of de Kamer dit via een motie doet of dat de Minister het zelf doet. Hoe je het ook wendt of keert, het is iets extra's bovenop wat Europa van ons vraagt. Dat is een kop. Als die kop het gevolg is van een motie, kunnen wij die er ook weer van afhalen. Klopt dat?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik zeg steeds dat het in het kader van de Europese verplichtingen niet noodzakelijk is. Een kop is meer doen dan Europa van ons vraagt bij de invulling van een Europese verplichting. Dan doen wij hier niet. Wij doen dit omdat de Kamer mij hier bij motie om verzocht heeft. Daarom moet je dit los van elkaar zien.

Dan het procesvoorstel. Het ingewikkelde zit niet in de inhoud van sommige amendementen. Dat is een kwestie van wat de Kamer in meerderheid wel of niet wil. Daarmee kan de wetgeving gewoon doorgaan. Het ingewikkelde zit in het amendement van de heer Hoogland over recidive en het aangekondigde amendement van mevrouw Visser dat wij nog niet eens gezien hebben. Zij wil dingen regelen die niet met deze wet te maken hebben. Dat maakt het ontzettend complex. Zeker met alleen een aangekondigd amendement kan ik deze wetgeving niet naar een volgende fase brengen, namelijk hier in stemming brengen en vervolgens indienen bij de Eerste Kamer. Zoals ik aangaf, verwacht ik dat dit zal moeten leiden tot een advies van de Raad van State. Ik wil eerst met mijn collega van V en J spreken. Wellicht heeft hij een oplossing. Misschien is het mogelijk om de amendementen van de heer Hoogland en mevrouw Visser bij andere wetgeving op te pakken. In dat geval zou er een splitsing gemaakt kunnen worden. Als dat niet kan, moet ik nadenken wat ik met de wet voor het trekkerkenteken moet doen. Dan moet ik nagaan hoeveel tijd wij nog hebben om het op een andere manier te regelen. U begrijpt hoe ontzettend complex dit vraagstuk is geworden door u allen. Geeft u mij even twee weken de tijd om een procesvoorstel aan de Kamer voor te leggen.

De **voorzitter**:
Ik heb nog een vraag over het proces. Ik kan mij voorstellen dat u uit een oogpunt van zorgvuldigheid advies wilt van de Raad van State. Ik mag het niet zeggen, maar wij hebben daar misschien minder behoefte aan. Als de wet in stemming komt, kan de Eerste Kamer om een advies van de Raad van State vragen. Dat is dan de verantwoordelijkheid van een der Kamers. Hoe kijkt de Minister tegen zo'n traject aan? In hoeverre deelt zij de mening dat de verantwoordelijkheid van het kabinet niet meer bestaat omdat de Raad van State erbij betrokken wordt? Ik kan mij overigens voorstellen dat een verantwoordelijkheid van het kabinet in dezen wel wenselijk is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik kan mij verzetten tegen een amendement, maar als de Kamer erover stemt, kan het worden aangenomen. Dat kan. Daarvoor hoef ik niet bij voorbaat advies aan de Raad van State te vragen. Mijn politieke ervaring tot nu toe is dat ik er bijna zeker van ben dat de Eerste Kamer vervolgens met deze vraag zal komen. Zij zal dit zo'n wezensvreemde amendering van deze wet vinden, dat zij daarover advies van de Raad van State wil. De Tweede Kamer kan straks uitspreken of zij daar wel of niet op wil wachten. Dat is aan de Kamer zelf. Zij kan besluiten om eerst het advies af wachten of om de wet direct in stemming te brengen. Ik zal daar een voorstel voor doen in mijn procesbrief.
Daarnaast wil ik graag mijn collega van V en J vragen wat hij ervan vindt. Het is uiteindelijk zijn beleidsterrein. Hij maakt het totaal aan straffen met betrekking tot verkeersmaatregelen. Als je voor het ene een straf van een halfjaar kunt krijgen en je voor het andere 30 jaar je rijbewijs kwijt bent, moet hij een uitspraak doen over proportionaliteit, handhaafbaarheid en dergelijke.
Ik zal het Ministerie van V en J vragen of het daar meteen een inhoudelijk antwoord op kan geven en anders of het een procesvoorstel kan doen.
Alle andere punten die zijn ingebracht, zijn een kwestie van willen of kunnen. De vraag of de Kamer wel of niet wil overgaan tot alleen boven de 40 km/u is een inhoudelijke discussie die echt met dit wetsvoorstel heeft te maken. Daar zie ik niet zo veel problemen; dat is een verschil in smaak. Dat verschil in smaak was er de afgelopen tien jaar al en het zal er de komende tien jaar ook nog wel zijn.
Dan het amendement van mevrouw Visser; ik weet niet eens hoe het eruit zal zien. Dat maakt het ingewikkeld. Als zij het nog snel kan indienen, kan

ik het betrekken bij mijn procesbrief. Ik heb nog nooit zo'n ingewikkelde wetsbehandeling gehad van een voorstel waarvan ik dacht dat het simpel zou zijn.

De **voorzitter**:
Dat zou een vervolgvraag zijn: kan de Minister aangeven wanneer zij dat procesvoorstel laat zien? Als de Kamer wel kiest voor een traject waarin zij hierover gaat stemmen, wat betekent het dan als de Eerste Kamer advies vraagt aan de Raad van State? Wat betekent dit ook in tijd? Overigens overtreden de Fransen al jaren de begrotingsregels van de EU. Die vergelijking gaat een beetje mank, maar wat zijn de consequenties als Nederland niet op tijd aan deze eis voldoet? Misschien kan de Minister dit nog schetsen; dan kunnen wij beter een afweging maken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik zal de Kamer binnen twee weken de brief toesturen. Zij kan dan tijdens het reces lang nadenken over de vraag wat zij daarmee wil doen. Ik hoop dat het onderwerp dan meteen na het reces kan worden geagendeerd opdat wij ermee aan de slag kunnen gaan. Ik zal daarin beschrijven wat de termijnen zijn van een advies van de Raad van State en wat dit zou betekenen.
Ik doe maar net of ik het niet heb gehoord, maar ik had de indruk dat de voorzitter mij verlokte tot onbetamelijk gedrag, namelijk niet voldoen aan Europese regelgeving. Dat bedoelde hij vast niet. Als je niet voldoet aan de afspraken die in Europees verband zijn gemaakt, komt er eerst een tik op de vingers en vervolgens wordt gevraagd waarom een en ander nog niet is geïmplementeerd. Je kunt dan nog wel iets uitleggen over een ingewikkeld debat in je eigen parlement, maar op een gegeven moment komt de ingebrekestelling. Als je dan nog niets doet, moet je gaan betalen. Dat is zo'n beetje de weg die wordt gevolgd. Als de leden dat willen, kan ik dit toevoegen aan de procesbrief.
Ik meen dat wij hierover inhoudelijk genoeg hebben gediscussieerd. Ik kom graag op zo kort mogelijke termijn terug met een voorstel dat ik samen met mijn collega van V en J heb kunnen afstemmen. De Kamer kan zich dan beraden op de vraag of zij de amendementen alsnog op een andere plek wil indienen of niet.

De **voorzitter**:
Die oproep tot bestuurlijke ongehoorzaamheid kwam van een lid van de Partij van de Arbeid en niet van de voorzitter van dit overleg. Dit is een kleine correctie voor het verslag.
Ik inventariseer of er nog vragen zijn. Dan doen wij een heel korte tweede termijn.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. Ik steun de amendementen die de heer Hoogland en mevrouw Visser hebben voorgesteld. Overigens zijn dit sterke amendementen en het is goed dat ze nu worden ingediend, omdat het nu nog kan. Ze hebben natuurlijk wel gevolgen voor de hele Wegenverkeerswet. De Raad voor de rechtspraak heeft nog geen gelegenheid gehad om te adviseren over de wenselijkheid en de praktische uitvoerbaarheid. De levenslange rijontzegging met herbeoordeling is volgens mij ook nieuw. Ook daar komt de Raad voor de rechtspraak nog aan bod evenals de Eerste Kamer.
Het procesvoorstel van de Minister is heel goed. Ik raad haar aan daar rustig de tijd voor te nemen. Ik denk dat het goed is om er goed naar te kijken. Het CDA kan leven met dit procesvoorstel. Ik voeg hieraan toe dat zorgvuldigheid boven snelheid gaat.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Voorzitter. Ik dank de Minister en haar ondersteuning voor de antwoorden. Ik ben het eens met het procesvoorstel. Het is goed dat de onduidelijkheid over de mrb is weggenomen. De Minister heeft dit duidelijk toegelicht. Hetzelfde geldt voor de luchtdrukremmen die voor bestaande voertuigen zijn uitgesloten. Ik vraag de Minister ten behoeve van haar procesbrief naar de discussie over de ongevallenregistratie. Daarover ontstond net ook al een korte discussie tussen de Minister en de heer Van Helvert. De vraag is op welke cijfers de Minister zich baseert. De cijfers die wij zien, ook in de beantwoording, zijn tot en met 2012. Kan de Minister in een brief een overzicht geven van de laatste cijfers met betrekking tot de verkeersveiligheid: ongevallenregistratie met landbouwvoertuigen? Het is namelijk goed om deze gegevens erbij te betrekken in de tweede termijn na de zomer.

De **voorzitter**:
Een opmerking over de orde. Ik hoorde net de vraag of er een tweede termijn wordt gehouden. In principe zijn wij bezig met het derde rondje dat betrekking heeft op het proces. Daarover heb ik ook inbrengen gehoord. Zo meteen volgt de tweede termijn waarin u moties kunt indienen. De suggestie was dat we dit debat verder gaan voeren na het reces. De vraag die nu rijst is of er vandaag een tweede termijn wordt gehouden. In principe – het betreft nu louter de orde, die ik hier behoor te handhaven – houden we vandaag een tweede termijn, waarna we het debat sluiten. We kunnen dat altijd heropenen, maar voor de volledigheid lijkt het me goed om die procedure te volgen. Op basis van de brief nemen we een besluit over het heropenen van het debat. We moeten de dingen wel ordentelijk doen en dus doen wat we vandaag zouden moeten doen. Ik kijk naar de Kamerleden omdat hierover wat onduidelijkheid leek te zijn.

De heer **Bisschop** (SGP):
Voorzitter. Ook ik dank de Minister voor de beantwoording van de vragen. Het is heel goed dat hierover een discussie ontstaat.
Ik vind de procesbrief van de Minister zo cruciaal dat ik er voorstander van ben om het debat te parkeren en na het reces verder te discussiëren. Je kunt nu formeel wel een tweede termijn houden, maar dit voegt niet zo gek veel toe omdat heel veel afhangt van de inhoud van de moties. Ik kan nu een motie indienen over snelheden of wat dan ook, maar ik zie eerlijk gezegd niet de toegevoegde waarde van het op dit moment houden van een tweede termijn. Wat mij betreft sluiten we het debat.

De **voorzitter**:
In dat geval sluit je nooit het debat, maar schors je dat volgens mij. Ik heb dit van de vaste commissievoorzitter geleerd en zie dat mevrouw Visser instemmend knikt. Als zij dat doet, is het goed en meestal is de meerderheid het daar dan mee eens. Dit is een intern grapje. Ik zie dat de heer Van Helvert het daarmee ook eens is. Ik kijk nu naar de Minister. Dit zou betekenen dat we het debat vandaag schorsen in afwachting van de brief van de Minister en dat we de tweede termijn na het reces houden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Voorzitter. Ik weet dat het er niet gemakkelijker op wordt, maar ik zeg het volgende. Als de voortzetting over het reces heen wordt getild, halen we 1 januari 2017 niet. We waren echter wel van plan om dat te doen. Ik hoor meteen dat niet iedereen daarover ontevreden is, maar ik ben dat wel. We hebben hieraan immers al heel lang met de sector gewerkt. Ik vind het dan ook niet netjes om de termijn niet te halen. Als ik in staat ben om binnen een week een brief bij de Kamer neer te leggen, is zij in ieder geval in staat om dit punt, indien daarvoor een meerderheid is, binnen twee weken te agenderen. Dan kunnen we in ieder geval nagaan of het

mogelijk is om tijdig de discussie te voeren. Mocht de Kamer dan alsnog besluiten om het over het reces heen te tillen – dat zou kunnen – dan is dat zo. Dan heb ik echter mijn uiterste best gedaan om het op tijd te realiseren.
Ik stuur dus binnen een week mijn procesbrief. De Kamer kan vervolgens beoordelen of zij een en ander voor het reces wil afhandelen. Dat is mijn voorstel. Daarna is een en ander in handen van de Eerste Kamer.

De **voorzitter**:
Op basis van de inbreng van de Minister stel ik vast dat dit geen afbreuk doet aan datgene wat drie leden van de Kamer hebben gezegd, namelijk dat de tweede termijn van vandaag vervalt en dat de mogelijkheid blijft bestaan om op basis van de brief voor het zomerreces of daarna de tweede termijn te houden. De vraag wanneer het vervolgdebat zal worden ingepland, kunnen wij nu niet beantwoorden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dat klopt. Er blijft gewoon overeind staan wat de Kamerleden gezegd hebben. Ik zal ook de ongevallenregistratie meenemen, zoals de VVD heeft gevraagd. De Kamer zegt dat zorgvuldigheid boven snelheid gaat. Dat vind ik andersom ook. Ik heb een intensief traject met de sector doorlopen. Ik doe dit op basis van een vraag van de meerderheid van de Kamer. Ik vind het heel belangrijk om ook zorgvuldig te zijn richting de sector en niet allerlei rare capriolen uit te halen. Ik probeer de brief op tijd naar de Kamer te sturen, zodat er de mogelijkheid is om het debat op tijd te voeren. Ik hoop dat de Kamer dat wil honoreren, al zie ik zelf ook nog niet helemaal in hoe dat qua tijd moet in de laatste week.

De **voorzitter**:
Ik heb nog niet gezegd wat ik er als Kamerlid van vind. De PvdA heeft, zoals niet zal verbazen, de behoefte om dit voor de zomer af te handelen. Elk Kamerlid heeft het recht om te verzoeken om een debat te heropenen. De vraag is of dat reëel is en lukt voor het zomerreces. Ik praat nu als Kamerlid en niet als voorzitter van dit overleg: het zou onze vurige wens zijn om dat wel te doen. Maar goed, wij zullen dat verzoek aan de griffier doen en zullen bezien of er een mogelijkheid is om dat in te plannen. We komen elkaar wel weer tegen bij de regeling, zou ik zeggen.
Daarmee is de beraadslaging voor vandaag geschorst. Wij vervolgen de wetsbehandeling naar aanleiding van de brief die de Minister stuurt.

Sluiting 12.26 uur.